

ODGOVORNOST ZA ŠTETE PROUZROČENE ZLOUPOTREBOM ZRAKOPLOVA

Dr. sc. Maja Bukovac Puvača *

Dr. sc. Sandra Debeljak-Rukavina **

UDK 347.824.2

347.518:347.823.36

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: lipanj 2007.

U radu se razmatraju izvanugovorna i ugovorna odgovornost za štete prouzročene zloupotrebom zrakoplova. Daje se pregled pravila Rimske konvencije i Montrealskog protokola koji uređuju odgovornost za štetu koju prouzroči strani zrakoplov trećim osobama na zemlji te glavne naznake nastojanja modernizacije tih pravila. Uspoređuju se ta rješenja na međunarodnoj razini s onima sadržanim u nacionalnim zakonodavstvima, domaćem i poredbenopravnim. Posebna je pažnja posvećena načinu na koji su Sjedinjene Američke Države riješile pitanje naknade štete žrtvama terorističkog napada 11. rujna 2001. Ugovornu odgovornost za štete prouzročene zloupotrebom zrakoplova u međunarodnom zračnom prijevozu uređuje Montrealska konvencija iz 1999. godine, čije se odredbe uspoređuju s odredbama nacionalnog zakona. Zaključuje se da se kod zloupotreba zrakoplova poput one izvršene 11. rujna težište s problema same odgovornosti, tj. pronalaska onoga tko je, osim samih počinitelja, za tu štetu odgovoran, nužno prebacuje na pitanje kako žrtvama osigurati brzo i pravično obeštećenje, barem za štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda.

Ključne riječi: odgovornost za štetu, zračni prijevoz, zloupotreba zrakoplova, Rimska konvencija iz 1952., Montrealski protokol iz 1978., Montrealska konvencija iz 1999., Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu

* Dr. sc. Maja Bukovac Puvača, asistentica Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Hahlić 6, Rijeka

** Dr. sc. Sandra Debeljak-Rukavina, asistentica Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Hahlić 6, Rijeka

I. UVOD

Konvencija o šteti koju prouzroči strani zrakoplov na zemlji, donesena u Rimu 7. listopada 1952. (Rimska konvencija)¹ u svijetu nakon 11. rujna 2001. dobiva osobito značenje. Konvencija koja je "spavala" pola stoljeća sa svojih samo četrdesetak stranaka, među kojima se ne nalaze važne zrakoplovne države poput SAD-a, Velike Britanije, Južne Koreje i Japana,² doživjela je svoje šokantno buđenje dramatičnim događajima. Time je materija koju taj međunarodni instrument regulira postala predmet intenzivnijeg interesa i rada Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO),³ koja je krenula prema njezinoj modernizaciji.

Te 1952. godine,⁴ Rimska konvencija donesena je sa željom da se oštećenim osobama osigura pravična naknada te da se postigne unifikacija pravila koja će se primjenjivati u različitim zemljama svijeta za štete nastale na površini zemlje koje je prouzročio strani zrakoplov.⁵ Godine 1978. donesen je Protokol o

¹ Stupila je na snagu 4. 1. 1958. Vidi podatke o stupanju na snagu na stranici: <http://www.icao.int/icao/en/leb/rome1952.pdf>; 29. 6. 2007. Tekst Rimske konvencije korišten je sa stranice: http://dgca.nic.in/int_conv/Chap_XV.pdf; 20. 6. 2007.

² Do kraja lipnja 2007. godine Konvencija ima 49 stranaka. Vidi: <http://www.icao.int/icao/en/leb/rome1952.pdf>, stranica posjećena 29. 6. 2007. Vidi i: Xavier, Francis, Narulla, Harveen Singh, *The Rome Convention Dealing With Damages Coused By Foreign Aircraft To Third Parties*, LawLines, Vol. 9, Issue 2, June 2007., <http://eoasis.rajahtann.com/eoasis/ll/pdf/07-Vol9-I2-1-The-Rome-Convention.pdf>; 12. 6. 2007.

³ International Civil Aviation Organization. To je međunarodna i međuvladina organizacija koja je osnovana 1944. godine, na osnovi Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu donesene u Chicagu iste godine. Svrha i ciljevi ICAO-a ogledaju se u nastojanju razvijanja načela i tehnika međunarodne zračne plovidbe te planiranju razvoja međunarodnog zračnog prometa kako bi se osigurala sigurnost i omogućio njegov redoviti porast u cijelom svijetu. Članice ICAO-a mogu biti sve države (pravno priznate). Danas ICAO ima 190 država članica, uključujući i Republiku Hrvatsku. Detaljnije vidi: http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?cgi/statesDB4.pl?en; 2. 7. 2007. Vidi i: Prebežac, Darko, *Poslovna strategija zrakoplovnih kompanija*, Udžbenici Sveučilišta u Zagrebu, Golden Marketing, Zagreb, 1998., str. 53-56.

⁴ Ukratko treba spomenuti tzv. prvu Rimsku konvenciju istog naziva, donesenu 1933. godine, koju je ratificirao mali broj zemalja, za koju je u literaturi bilo sporno je li ikada stupila na snagu te koja praktično nije imala većeg učinka. Vidi: Markić, Vesna, *Odgovornost za štetu na zemlji koju prouzrokuje zrakoplov*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 35/51-52, 1998., str. 553.

⁵ Loc. cit.

izmjeni Rimske konvencije (Montrealski protokol iz 1978.), kojim su utvrđene više granice odgovornosti za navedene štete te je izmijenjena novčana jedinica u kojoj se visina odgovornosti izražava. Međutim, stupanje na snagu Protokola tek u lipnju 2002. godine i njegovih samo 11 stranaka⁶ jednako tako upozorili su na potrebu revizije odnosno donošenja novog međunarodnog instrumenta koji će moći zadovoljiti i pomiriti različite interese država odnosno njihovih zrakoplovnih kompanija⁷ i time dovesti do cjelovite unifikacije.

Posebna skupina za modernizaciju Rimske konvencije iz 1952., koja je osnovana i djeluje u okviru ICAO-a, u razdoblju od početka 2005. do kraja 2006. godine održala je veći broj sjednica te donijela dva nacrt konvencija: Nacrt konvencije o naknadi štete nastale zrakoplovom trećim osobama u slučaju kaznenih djela⁸ te Nacrt konvencije o naknadi štete nastale zrakoplovom trećim osobama.⁹ Time je rad na reviziji Rimske konvencije, potaknut

⁶ Podatke o stupanju na snagu te strankama Protokola vidi: <http://www.icao.int/icao/en/leb/MtlPr78.pdf>; 29. 6. 2007. Tekst Protokola korišten je sa stranice: <http://www.dot.gov/ost/ogc/MontrealProtocol1978.pdf>; 20. 6. 2007.

⁷ U razvijenim zemljama relativno su jake zrakoplovne kompanije i viši životni standard, pa su i naknade oštećenim osobama više. Neke pak države ne utvrđuju granice odgovornosti odgovorne osobe i zalažu se za povećanje limita odgovornosti. Male i srednje, nerazvijene i slabo razvijene države s malim i srednje razvijenim zrakoplovnim kompanijama zalažu se za niže granice odgovornosti. Vidi: Markić, op. cit., str. 560.

⁸ Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, in case of Unlawful Aircraft to Third Parties, in case of Unlawful Interference (tzv. Unlawful Interference Risks Convention). Tekst Nacrta vidi na stranici ICAO: <http://www.icao.int/ICDB/HTML/English/Representative%20Bodies/Council/Working%20Papers%20by%20Session/180/C.180.WP.12756.EN/C.180.WP.12756.appa.EN.pdf>; 20. 6. 2007.

Čl. 1. a.: "An act of unlawful interference" means an act which is defined as an offence in the *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*, signed at the Hague on 16 December 1970, or the *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation*, signed at Montreal on 23 September 1971, or any amendment or Protocol thereto which is in force among the State Parties concerned."

Budući da je riječ o kaznenim djelima iz Haške i Montrealske konvencije, pri prijevodu Nacrta koristimo se općim pojmom kaznenih djela, iako se pod rizicima pokrivenim tom konvencijom uglavnom misli na rizik terorizma.

⁹ Draft Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties (tzv. General Risks Convention). Tekst Nacrta vidi na stranici ICAO: <http://www.icao.int/ICDB/HTML/English/Representative%20Bodies/Council/Working%20Papers%20by%20Session/180/C.180.WP.12756.EN/C.180.WP.12756.appb.EN.pdf>; stranica posjećena 20. 6. 2007. Detaljnije o radu ICAO-a na modernizaciji Rimske konvencije vidi:

događajima 11. rujna, usmjeren ne samo modernizaciji unificiranih pravila o naknadi štete trećim osobama na zemlji prilikom korištenja zrakoplovom¹⁰ već posebno slučajevima kad je ta šteta posljedica zloupotrebe zrakoplova za izvršenje kaznenih djela.

Odgovornost za štete nastale trećim osobama na zemlji na nacionalnoj razini regulira glava IV. Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu.¹¹ Za materiju koja se u ovom radu obrađuje relevantan je i Zakon o obveznim osiguranjima u prometu¹² kojim se uređuje, između ostalog, osiguranje od odgovornosti vlasnika zrakoplova za štete nanese trećim osobama i putnicima.¹³

Izvanugovorna odgovornost za štete prouzročene zrakoplovom trećim osobama na zemlji u poredbenom je pravu uređena posebnim propisima, a temelji se na općim pravilima o odgovornosti imatelja opasne stvari za njome prouzročenu štetu. U SAD-u je moguća odgovornost nekih subjekata za štete prouzročene

<http://clacsec.lima.icao.int/Reuniones/2007/Seminario-Chile/Presentaciones/PR15.pdf>; 20. 6. 2007.

¹⁰ Formalni prijedlog za modernizaciju dala je Švedska tijekom 31. zasjedanja Pravnog odbora ICAO-a, održanog od 28. kolovoza do 8. rujna 2000., i rad na njoj započeo je istraživanjem želja država članica o glavnom smjeru u kojem bi ona trebala ići.

¹¹ NN 132/98. U daljnjem tekstu: ZOSOZP. Njime se u zračnom prometu uređuju obvezni odnosi koji nastaju iz ugovora o prijevozu putnika i prtljage, iz ugovora o prijevozu stvari, ugovora o obavljanju drugih komercijalnih djelatnosti, ugovora o zakupu zrakoplova, u slučaju štete koju zrakoplov u letu nanese osobama i stvarima na zemlji, iz ugovora o osiguranju i reosiguranju, stvarnopravni odnosi u pogledu zrakoplova (vlasništvo i založno pravo na zrakoplovu), postupak ovrhe i osiguranja na zrakoplovu i teretu u zrakoplovu te s tim u svezi nadležnost sudova za ovrhu i osiguranje (čl. 1. st. 1. ZOSOZP).

¹² NN 151/05.

¹³ Prema čl. 1. i čl. 2. st. 1., Zakon se odnosi na obvezna osiguranja u prometu koja su:

1. osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja,
2. osiguranje vlasnika odnosno korisnika (u daljnjem tekstu: vlasnika) vozila od odgovornosti za štete nanese trećim osobama (u daljnjem tekstu: osiguranje od automobilске odgovornosti),
3. osiguranje zračnog prijevoznika odnosno operatora zrakoplova (u daljnjem tekstu: vlasnika) od odgovornosti za štete nanese trećim osobama i putnicima,
4. osiguranje vlasnika odnosno korisnika (u daljnjem tekstu: vlasnika) brodice na motorni pogon (u daljnjem tekstu: brodice) odnosno jahte od odgovornosti za štete nanese trećim osobama.

napadom 11. rujna još uvijek predmet sporova, ali je država na sebe preuzela obvezu brzog, izvansudskog namirenja šteta zbog smrti i tjelesnih povreda, i to kako trećih (žrtava na zemlji), tako i putnika u četiri oteta aviona.

Pitanje ugovorne odgovornosti za štete nanесene putnicima, njihovoj prtljazi i stvarima nezaobilazno je prilikom obrađivanja teme ovoga rada. Na odgovornost prijevoznika u međunarodnom prijevozu zrakom niz se godina primjenjuje tzv. Varšavski sustav: Varšavska konvencija iz 1929. godine,¹⁴ s nekoliko dodatnih protokola,¹⁵ koji nikad nije ispunio svoj cilj međunarodne unifikacije zračnog transportnog prava.¹⁶ Donošenje tzv. Montrealske konvencije¹⁷ 1999. godine stoga je ocijenjeno kao povijesno, jer je osuvremenilo i konsolidiralo sedamdeset godina star sustav međunarodnih dokumenata - pet aktualnih međunarodnih instrumenata u jedan pravni dokument - jednu jedinstvenu konvenciju.¹⁸ Montrealska konvencija stupila je na snagu 4. studenoga 2003.¹⁹ U domaćem prijevozu ugovornu odgovornost prijevoznika regulira ZOSOZP.

¹⁴ Stupila je na snagu 13. veljače 1933.

¹⁵ Vidi detaljnije: Debeljak-Rukavina, Sandra, Odgovornost prijevoznika za štete na stvarima u domaćem i međunarodnom prijevozu zrakom, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 23., br. 2., 2002., str. 597-614; ista: Odgovornost prijevoznika u domaćem i međunarodnom prijevozu putnika i prtljage zrakom, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Suppl., br. 2., 2002., str. 325-369; Hlača, Vinko, Hrvatsko prometno pravo i međunarodne konvencije, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2000., str. 164-167. Tekst Varšavske konvencije i protokola vidi u *ibid.*, str. 320-377.

¹⁶ Filipović, Velimir, Montrealska konvencija iz 1999. o međunarodnom zračnom prijevozu stupila na snagu, Poseban prilog, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 54., br. 1., 2004., str. 200.

¹⁷ Konvencija o ujednačavanju nekih pravila za međunarodni prijevoz zrakom, *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal, 28 May 1999)*.

¹⁸ Grabovac, Ivo, Temelj odgovornosti u prometnom pravu, Književni krug, Split, 2000., str. 121. Više o povijesti i slabostima Varšavskog sustava te tijeku usvajanja Montrealske konvencije vidi: Weber, Ludwig, J., Recent Developments in International Air Law, *Air & Space Law*, Vol. XXIX/4-5, November 2004., str. 281-287.

¹⁹ Konvencija sada ima 78 stranaka, među kojima su SAD, Japan, EZ i druge. Popis stranaka Konvencije vidi na: <http://www.icao.int/icao/en/leb/mtl99.htm>; 5. 7. 2007. Prijevod konvencije: Filipović, Velimir, Radionov-Radenković, Nikoleta, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 54., br. 1., 2004., str. 203-224.

II. ODGOVORNOST ZA ŠTETU KOJU PROUZROČI ZRAKOPLOV TREĆIM OSOBAMA NA ZEMLJI

1. Konvencijska i nacionalna regulativa

1.1. Rimska konvencija i ZOSOZP

Rimska konvencija primjenjuje se na štete nastale trećim osobama na zemlji na teritoriju države ugovornice prouzročene zrakoplovom registriranim na teritoriju druge države ugovornice.²⁰ Iz svoje primjene Konvencija je izuzela štete nastale vojnim, carinskim ili policijskim zrakoplovom.²¹ Izmjenom iz 1978. propisano je kako se Konvencija primjenjuje i na štetu prouzročenu zrakoplovom, bez obzira na njegovu registraciju, pod uvjetom da operator ima glavno poslovno sjedište odnosno stalno prebivalište u nekoj drugoj državi ugovornici.²²

Republika Hrvatska nije stranka Rimske konvencije ni Montrealskog protokola.²³ Na štete trećim osobama na teritoriju Republike Hrvatske koje su nastale domaćim zrakoplovom primjenjivat će se odredbe ZOSOZP-a. Za razliku od Rimske konvencije, ZOSOZP izričito navodi da se odredbe glave IV. primjenjuju i na vojne, carinske i policijske zrakoplove.²⁴ Odredbe o ograničenoj odgovornosti propisane tim zakonom primjenjivat će se i na inozemni zrakoplov uz uvjet uzajamnosti.²⁵ Prema odredbama o mjerodavnom pravu, odgovornost za štetu koju zrakoplov nanese na zemlji prosuđivat će se prema zakonu države na čijem je teritoriju šteta nastala.²⁶

Rimska konvencija i ZOSOZP pod pojmom odgovorne osobe navode tzv. "operatora". Konvencija ga definira u čl. 2. kao osobu koja upotrebljuje zrakoplov u trenutku nastanka štete. Operatorom se smatra i osoba koja je, povjerivši izravno ili neizravno pravo uporabe zrakoplova, za sebe zadržala

²⁰ Čl. 23. st. 1. Rimske konvencije. Brod ili zrakoplov na otvorenom moru smatraju se dijelovima teritorija države u kojoj su registrirani (čl. 23. st. 2. Rimske konvencije).

²¹ Čl. 26. Rimske konvencije.

²² Čl. XII. Montrealskog protokola iz 1978.

²³ Time bi, prema čl. XIII. st. 2. Protokola, prihvatila Rimsku konvenciju kako je izmijenjena Protokolom.

²⁴ Čl. 117. st. 1. ZOSOZP.

²⁵ Čl. 116. ZOSOZP.

²⁶ Čl. 182. ZOSOZP.

upravljanje njegovim letom. Pri tome se smatra kako zrakoplovom upravlja ona osoba koja to čini osobno ili posredstvom osoba kojima se u svojem poslovanju služi, neovisno o tome postupaju li te osobe, tijekom obavljanja svojih funkcija, u granicama svojih ovlasti ili ne. Za vlasnika koji je upisan u registar zrakoplova presumira se da je operator i samim time je odgovoran za štetu, osim ako tijekom postupka utvrđivanja njegove odgovornosti dokaže kako je operator neka druga osoba. Protokol iz 1978. uvodi još jedan stavak u članak 2. Konvencije navodeći da će, ako je zrakoplov registriran kao vlasništvo države, odgovorna biti osoba kojoj je na temelju zakonodavstva te države zrakoplov dan na korištenje.²⁷ Naši propisi zračnog prava preuzeli su pojam "operatora" kao odgovorne osobe. ZOSOZP navodi da je riječ o osobi koja je nositelj pothvata u zračnom prometu,²⁸ a Zakon o obveznim osiguranjima u prometu definira ga kao osobu koja stalno odlučuje o upotrebi ili radu zrakoplova odnosno na koju je zrakoplov upisan u Hrvatskom registru civilnih zrakoplova, odnosno drugom odgovarajućem registru zrakoplova.²⁹ Operator odnosno zračni prijevoznik (za koje se ovaj zakon koristi pojmom "vlasnik")³⁰ dužni su sklopiti ugovor o osiguranju sukladno glavi IV. Zakona.

Prema Rimskoj konvenciji, pravo na naknadu ima svaka osoba koja pretrpi štetu na površini zemlje ako dokaže da je šteta prouzročena zrakoplovom u letu odnosno od osoba ili stvari koje su pale iz zrakoplova. Oštećena osoba neće imati pravo na naknadu ako šteta nije izravna posljedica činjenica koje su je proizvele ili ako je posljedica same činjenice prolaska zrakoplova zračnim prostorom, suglasno postojećim pravilima zračnog prijevoza.³¹ Za potrebe Konvencije, zrakoplovom u letu smatra se zrakoplov od trenutka pokretanja motora radi uzlijetanja pa do trenutka završetka slijetanja. Ako je zrakoplov lakši od zraka, izraz "u letu" označuje razdoblje od trenutka kad se zrakoplov odvojio od površine do trenutka kada je ponovo dodirnuo površinu.³² Primjenom ZOSOZP-a također su obuhvaćene štete nastale na zemlji zbog smrti, oštećenja zdravlja ili ozljede trećih osoba te štete nanesene stvarima koje uzrokuje zrakoplov u letu, ili osobe, ili stvari koje su ispale, ili su izbačene iz zrakoplova u letu.³³

²⁷ Čl. II. Montrealskog protokola iz 1978.

²⁸ Čl. 108. ZOSOZP.

²⁹ Čl. 3. st. 1. t. 17. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu.

³⁰ Čl. 2. st. 2. t. 3. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu.

³¹ Čl. 1. st. 1. Rimske konvencije.

³² Čl. 1. st. 2. Rimske konvencije.

³³ Čl. 108. st. 1. ZOSOZP.

Jednako tako, oštećena osoba imat će pravo na naknadu ako je šteta uzrokovana samim prolaskom zrakoplova kroz zračni prostor, ako je do štete došlo zbog nepridržavanja odgovarajućih propisa o sigurnosti zračnog prometa.³⁴ Domaći zakon također definira izraz “zrakoplov u letu”. Smatra se da je riječ o zrakoplovu od trenutka pokretanja motora radi voženja odnosno uzlijetanja pa sve do trenutka zaustavljanja zrakoplova nakon slijetanja i prestanka rada motora nakon slijetanja odnosno voženja.³⁵ Ako je riječ o zrakoplovu koji se ne pokreće vlastitim pogonom (npr. jedrilica, balon i dr.), odgovornost za štetu traje od trenutka odvezivanja odnosno početka uzlijetanja pa do trenutka ponovnog vezivanja nakon slijetanja odnosno zaustavljanja nakon slijetanja.³⁶

Rimska konvencija propisuje objektivnu odgovornost za navedene štete. Riječ je o relativnom kauzalitetu pa će se operator osloboditi svoje odgovornosti ako dokaže da je šteta isključiva posljedica pogreške oštećene osobe ili njezinih zastupnika³⁷ te ako je šteta posljedica oružanih sukoba, građanskih nemira ili intervencije vlasti.³⁸ Kad se netko koristi zrakoplovom bez suglasnosti onoga tko ima pravo raspolagati letenjem tog zrakoplova, on odgovara za njime prouzročenu štetu. Osoba koja ima pravo raspolaganja zrakoplovom odgovara za nastalu štetu solidarno s neovlaštenim korisnikom, a može se osloboditi takve odgovornosti ako dokaže da je upotrijebila dužnu pažnju da spriječi takvo neovlašteno korištenje.³⁹ I ZOSOZP propisuje objektivnu odgovornost za štete na površini zemlje i predviđa tri egzoneracijska razloga: da je šteta nastala radnjom oštećenika ili osobe koja je radila po nalogu i za račun oštećenika, da je šteta nastala radnjom treće osobe te da je šteta nastala od nekog uzroka koji se nalazio izvan zrakoplova, a čije se djelovanje nije moglo predvidjeti ni izbjeći ili otkloniti.⁴⁰ ZOSOZP predviđa mogućnost da se odgovorna osoba oslobodi odgovornosti ako joj je zrakoplov oduzet na protupravan način, pod uvjetom da nije kriva za oduzimanje. Tada će za štetu biti odgovorna osoba koja je na protupravan način oduzela zrakoplov.⁴¹

³⁴ Čl. 108. st. 3. ZOSOZP.

³⁵ Čl. 108. st. 4. ZOSOZP.

³⁶ Čl. 108. st. 5. ZOSOZP.

³⁷ Ako je šteta nastala djelomično zbog pogreške oštećene osobe ili njezinih zastupnika, naknada se smanjuje razmjerno tome koliko je ta pogreška pridonijela nastanku štete (čl. 6. st. 1. Rimske konvencije).

³⁸ Čl. 5. i 6. Rimske konvencije.

³⁹ Čl. 4. Rimske konvencije.

⁴⁰ Čl. 111. ZOSOZP.

⁴¹ Čl. 112. ZOSOZP.

Granice odgovornosti propisane Rimskom konvencijom i izražene u tadašnjim Poenkareovim francima kreću se u iznosima po zrakoplovu i događaju: od 500.000 franaka za zrakoplov čija je masa⁴² manja od ili iznosi točno 1.000 kilograma pa do 10.000.000 franaka i 100 franaka po kilogramu koji prelazi 5.000 kilograma za zrakoplove čija je masa veća od 50.000 kilograma. Odgovornost za slučaj smrti ili povrede ne može prijeći iznos od 500.000 franaka po osobi.⁴³ Montrealski protokol iz 1978. znatno povisuje te granice odgovornosti izražavajući ih u *posebnim pravima vučenja* (PPV, *engl. Special Drawing Right - SDR*).⁴⁴ Prema Protokolu granice odgovornosti iznose od 300.000 PPV-a za zrakoplov čija je masa manja od ili iznosi točno 2.000 kilograma do 2.500.000 PPV-a i 65 PPV-a po kilogramu koji prelazi 30.000 kilograma za zrakoplove čija je masa veća od 30.000 kilograma. Odgovornost za slučaj smrti ili povrede ne može prijeći iznos od 125.000 PPV-a po osobi.⁴⁵ Time su se iznosi odgovornosti ustanovljeni Montrealskim protokolom povećali gotovo sedam puta u slučaju oštećenja imovine, a gotovo četiri puta za smrt ili tjelesne povrede osoba na zemlji.⁴⁶ Prema ZOSOZP-u, odgovorna osoba za štetu zbog smrti, oštećenja zdravlja ili ozljede odgovara do iznosa od 100.000 PPV-a po poginulom, oštećenom odnosno ozlijeđenom. Za štetu nanесenu stvarima na zemlji odgovornost je ograničena do visine vrijednosti (cijene) novog zrakoplova istog tipa odnosno, ako se takav tip zrakoplova više ne proizvodi, odgovarajućeg tipa, u vrijeme nesreće.⁴⁷

Operator se neće moći pozivati na prethodno navedene granice odgovornosti, već će odgovarati neograničeno ako mu oštećena osoba dokaže da je šteta prouzročena njegovom namjernom radnjom ili propustom odnosno radnjom

⁴² Pod "masom" zrakoplova razumije se maksimalna masa zrakoplova koja je dopuštena za polijetanje prema uvjerenju o plovidbenosti, ne računajući eventualni utjecaj goriva za punjenje (čl. 11. st. 3. Rimske konvencije).

⁴³ Čl. 11. Rimske konvencije.

⁴⁴ Sporazum članica Međunarodnog monetarnog fonda 1974. godine da se zlato prestane upotrebljavati kao osnova vrijednosti tečaja pojedinih valuta doveo je do uvođenja novog sustava, tzv. posebnih prava vučenja, kojim se kao jedinica uzima prosjek najjačih svjetskih valuta kao novi standard. Na dan 5. srpnja 2007. 1 USD iznosio je 0.656435 SDR-a, a 1 SDR 1.52338. USD. Vidi: <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.HTM>; stranica posjećena 5. 7. 2007.

⁴⁵ Čl. III. Montrealskog protokola iz 1978.

⁴⁶ Vidi Markić, op. cit., str. 557.

⁴⁷ Čl. 114. ZOSOZP.

osoba kojima se u poslovanju služi⁴⁸ učinjenom sa svrhom da se šteta izazove.⁴⁹ Takvo određenje predviđa Rimska konvencija, čime se traži *dolus* odgovorne osobe, budući da *culpa lata* u sebi ne sadržava namjerno prouzročenje. ZOSOZP navodi namjeru ili krajnju nepažnju kao oblike kvalificirane krivnje odgovorne osobe u kojim se slučajevima neće imati pravo koristiti povlasticom ograničenja. Ako je namjerno ili krajnjom nepažnjom štetu prouzročila osoba koja je radila po nalogu operatora ili za njegov račun u obavljanju prijevoza, a radeći izvan okvira svojih obveza, operator će se moći pozivati na propisane granice odgovornosti ako dokaže te okolnosti.⁵⁰ Konvencija i domaći Zakon predviđaju još jedan slučaj odgovornosti preko limita: osoba koja se protupravno koristila zrakoplovom kojim je uzrokovana šteta neograničeno odgovara, odnosno ne može se pozivati na propisane granice odgovornosti.⁵¹

Dio III. Rimske konvencije posvećen je pitanju osiguranja operaterove odgovornosti. Predviđeno je obvezno osiguranje do visine granice odgovornosti. Ono može biti zaključeno s osiguravajućim društvom koje je za to posebice ovlašteno te čiju je platežnu sposobnost provjerila država u kojoj je registriran zrakoplov odnosno ona država u kojoj osiguratelj ima svoje prebivalište ili svoje glavno poslovno sjedište. Umjesto osiguranja moguće je pružiti neko od jamstava kao što je novčani depozit pohranjen na ovlaštenom mjestu u državi ugovornici gdje je zrakoplov registriran, bankovna garancija ili garancija države gdje je zrakoplov registriran.⁵² Obvezno osiguranje odgovorne osobe u našem pravu propisano je Zakonom o obveznim osiguranjima u prometu. Vlasnik zrakoplova upisanog u Hrvatski registar civilnih zrakoplova dužan je sklopiti ugovor o osiguranju od odgovornosti za štete koje zrakoplov može nanijeti trećim osobama i putnicima. Tim ugovorom pokrivena su i štete zbog rizika rata i terorizma, s iznimkom zrakoplova kojima najviša dopuštena masa pri uzlijetanju iznosi do 500 kg, kad ugovor o osiguranju ne mora pokrivati navedene štete.⁵³ Najniže osigurane svote po jednom štetnom događaju propisane su člankom 40. Zakona.

Rimska konvencija propisala je temeljna načela postupka za naknadu štete koja se prvenstveno odnose na nadležnost sudova te ovrhu stranih sudskih

⁴⁸ U slučaju radnje ili propusta tih osoba potrebno je dokazati da su one radile za vrijeme obavljanja svojih funkcija i u granicama svojih ovlasti (čl. 12. st. 1. Rimske konvencije).

⁴⁹ Čl. 12. st. 1. Rimske konvencije.

⁵⁰ Čl. 115. st. 1. i 2. ZOSOZP.

⁵¹ Čl. 12. st. 2. Rimske konvencije, čl. 115. st. 3. ZOSOZP.

⁵² Čl. 15. Rimske konvencije.

⁵³ Čl. 39. st. 1., 6. i 7. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu.

odluka. Značajna odredba Konvencije tiče se utvrđivanja jedinstvene nadležnosti suda mjesta gdje se šteta dogodila.⁵⁴

1.2. Osnovne napomene o dva nova nacrtu konvencija

U uvodnom dijelu ovog rada naveli smo da se u okviru Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva ulažu pojačani naponi usmjereni donošenju moderniziranih pravila o odgovornosti za štete nanесene trećim osobama na zemlji. Posebna skupina za modernizaciju Rimske konvencije donijela je dva nacrtu konvencija, međutim, treba naglasiti da je rad na izradi tih dokumenata i dalje u tijeku.⁵⁵ Zauzeto je stajalište da Konvencija o naknadi štete nastale zrakoplovom trećim osobama u slučaju kaznenih djela još nije zrela za predlaganje Pravnom odboru ICAO-a (posebno s obzirom na pitanje uključivanja drugih potencijalno odgovornih subjekata, maksimalnog iznosa naknada - po događaju ili za sve događaje unutar određenog razdoblja, polju primjene, odredbi o financiranju i doprinosima). Zato je preporučeno da se, umjesto zasjedanja Pravnog odbora, u kolovozu 2007. održi šesti sastanak Posebne skupine. Budući da, dakle, nije riječ o konačnim nacrtima, dajemo samo kratak prikaz njihovih najznačajnijih odredbi.⁵⁶

1.2.1. Nacrt konvencije o naknadi štete nastale zrakoplovom trećim osobama u slučaju kaznenih djela

Prema čl. 2. st. 1. Nacrta, konvencija bi trebala osigurati da šteta bude nadoknađena u bilo kojoj državi stranci, bez obzira na to je li operator iz države stranke. Konvencija bi se također trebala primijeniti na štetu u državi ne-stranci pod određenim okolnostima: kada operator iz države stranke prouzroči štetu u

⁵⁴ Detaljnije vidi: Markić, op. cit., str. 558.

⁵⁵ O tome kako je prebacivanje rizika šteta od terorizma na operatore zrakoplova nepravilno i nekonzistentno praksi većine država da osiguraju pravičnu naknadu za štete na osobama i potporu osiguranju imovine od tog rizika vidi: Caplan, Harold, *Air & Space Law*, February 2007., Vol. 32, iss. 1, str. 19.-30.

⁵⁶ www.icao.int/ICDB/HTML/English/Representative%20Bodies/Council/Working%20Papers%20by%20Session/180/C.180.WP.12756.EN/C.180.WP.12756.EN.HTM; 21. 6. 2007.

državi ne-stranci, Skupština članica koju treba osnovati može odlučiti osigurati financijsku potporu operatoru.

Dana je mogućnost državama strankama (putem izjave depozitaru) da se Konvencija primjenjuje i u domaćim situacijama - kad je šteta nastala na teritoriju države stranke a operator ima glavno poslovno sjedište odnosno stalno prebivalište u toj državi.⁵⁷

Odgovornost operatora je objektivna. Odgovarat će za štetu (isključivo izravnu) prouzročenu od trećih osoba jedino pod uvjetom da je ona nastala zrakoplovom u letu.⁵⁸ Odgovornost je ograničena na temelju mase zrakoplova, a iznosi su još podložni raspravi.⁵⁹ Članak 5. stavak 2. Nacrta isključuje veći broj osoba od odgovornosti za štetu (npr. vlasnike zrakoplova, njihove proizvođače, zračne luke i druge). Pitanje je trebaju li sve ili neke od tih osoba biti uključene u konvencijsku shemu i ako da, nameće se potreba propisivanja preciznih uvjeta za njihovo uključivanje. Nacrtom je predviđen međunarodni mehanizam za treće koji pretrpe štetu zbog sudara (*mid-air collision*), kad se predviđa solidarna odgovornost uključenih operatora.⁶⁰

Konvencijom bi se osnovala neovisna organizacija - tzv. *Supplementary Compensation Mechanism (SCM)*⁶¹ - s glavnim svrhom da plati naknadu osobama koje pretrpe štetu na teritoriju države stranke i da pruži financijsku pomoć operatoru kod primjene Konvencije na domaće letove. Naknada bi trebala biti plaćena od SCM-a u iznosu u kojem ukupni iznos šteta prelazi ograničenje odgovornosti iz članka 4. Operator bi u tom smislu bio dužan platiti štetu do predviđenog iznosa ograničenja, dok bi SCM platio štetu iznad toga. Maksimalni iznos koji bi bio dostupan iz SCM trenutno je u svrhu daljnje rasprave naznačen kao tri milijarde posebnih prava vučenja po svakom događaju.

SCM će se sastojati od Skupštine članica (*Conference of Parties - COP*), koja će biti glavno tijelo koje donosi odluke - sastavljeno od svih država stranaka, te Tajništva, koje će voditi direktor. COP će, između ostalog, donositi pravila SCM-a, vodič za naknadu, za investiranje, odrediti doprinose koji se moraju uplaćivati i odlučivati treba li dati financijsku pomoć u slučaju domaćih letova. Potpuna lista ovlasti i dužnosti COP-a predviđena je člankom 9. Nacrta. Čl. 13.

⁵⁷ Čl. 2. st. 2. Nacrta.

⁵⁸ Čl. 3. st. 1. i 2. Nacrta.

⁵⁹ Vidi trenutno propisane iznose u čl. 4. Nacrta.

⁶⁰ Čl. 6. Nacrta.

⁶¹ Ime te organizacije odnosno "mehanizma" još nije definitivno utvrđeno.

Nacrta predviđa obvezne doprinose SCM-u koji se prikupljaju prema svakom putniku i svakoj tonaletu koja odlazi s međunarodnim komercijalnim letom iz zračne luke države stranke. Sredstva bi se počela prikupljati od trenutka stupanja Konvencije na snagu u pojedinoj državi stranci. Ako država to odluči, doprinosi će se prikupljati i za domaće letove unutar države stranke. Operator treba naplaćivati doprinose i prenositi ih na SCM. Svaka država stranka mora osigurati dostupnost određenih statističkih podataka SCM-u i odgovorna je za eventualne propuste u tom smislu.

Postupovne odredbe Nacrt sadržava u poglavlju VII. Općenito, zahtjevi za naknadu štete mogu biti podneseni pred sudom države na čijem je teritoriju šteta nastala. Presude koje su ovršne u državi suda bit će priznate i ovršive u bilo kojoj drugoj državi stranci, iako se njihovo priznanje i ovrha u određenim slučajevima mogu odbiti.

1.2.2. Nacrt konvencije o naknadi štete nastale zrakoplovom trećim osobama

Prema Nacrtu ta bi se konvencija primjenjivala na štetu trećim osobama nastalu na teritoriju države stranke zrakoplovom u letu, koja nije prouzročena kaznenim djelom, kad operator ima glavno poslovno sjedište odnosno stalno prebivalište u drugoj državi stranci.

Operator će biti odgovoran za štetu nanesenu trećoj osobi ako je šteta prouzročena zrakoplovom u letu ili od osobe ili objekta ispalih iz zrakoplova. Njegova odgovornost je objektivna (riječ je o apsolutnom kauzalitetu, bez mogućnosti egzoneracije) do određenih granica koje bi iznosile od 250.000 do 500.000 SDR-a. Preko tih iznosa, odgovornost operatora prebacila bi se na područje subjektivne odgovornosti (načelo pretpostavljene krivnje), a on bi imao mogućnost osloboditi se odgovornosti ako dokaže da šteta nije nastala njegovom krivnjom odnosno krivnjom osoba kojima se u svom poslovanju služi ili ako dokaže da je šteta nastala isključivom krivnjom druge osobe.⁶² S obzirom na takvo određenje možemo govoriti o neograničenoj odgovornosti operatora, jer bi prema toj konvenciji mogao bio odgovoran za puni iznos prouzročene štete. Dvostupanjski sustav odgovornosti nalazimo i u Montrealskoj konvenciji iz 1999. godine.⁶³

⁶² Čl. 3. Nacrta.

⁶³ Vidi poglavlje III. ovog rada.

Kao i prethodnim Nacrtom, ovim je također predviđen međunarodni mehanizam za treće koji pretrpe štetu zbog sudara, kad se propisuje solidarna odgovornost uključenih operatora.⁶⁴ Skupina koja je radila na izradi ovog Nacrta još nije odlučila o uključivanju vlasnika zrakoplova, proizvođača, zračnih luka, itd. u krug odgovornih osoba.

Ovim Nacrtom ne predviđa se osnivanje posebnog mehanizma odnosno organizacije koja bi bila uključena u naknadu štete kao što je SCM. Postupovne odredbe slične su onima iz prethodnog Nacrta.

2. Kratak pregled rješenja poredbenog zakonodavstva

U Italiji se na štetu prouzročenu zrakoplovom trećim osobama na zemlji primjenjuje čl. 965. *Codice della Navigazione*,⁶⁵ koji propisuje da je odgovornost operatora⁶⁶ (*esercente*) zrakoplova u tom slučaju regulirana međunarodnim odredbama koje su na snazi u Italiji⁶⁷ i kad je šteta na području Italije prouzročena domaćim zrakoplovom.⁶⁸ Italija je, dakle, iskoristila mogućnost primjene odredbi Rimske konvencije i na domaće situacije.

U Austriji je operator zrakoplova (*Halter*) objektivno odgovoran za svaku štetu koja proizađe iz nezgode u okviru djelovanja zrakoplova (§ 148., *Luftfahr-*

⁶⁴ Čl. 4.

⁶⁵ *Regio decreto 30 marzo 1942., n. 327., zadnje izmjene Decreto legislativo 15 marzo 2006, n. 151., G.U. 88, 14.04.2006., Disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, recante la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione.*

⁶⁶ U ovom ćemo pregledu odredbi nacionalnih zakona koristiti pojam "operator", uz navođenje originalnog izraza koji oni koriste. Pitanje koliko je izraz "operator" odgovarajući prijevod prelazilo bi okvire ovoga rada. Čini nam se da je taj pojam ipak dovoljno širok da obuhvati sve potencijalno odgovorne osobe prema odredbama tih zakona.

⁶⁷ Italija je ratificirala Rimsku konvenciju i za nju je na snazi još od 1964. godine. Vidi: <http://www.icao.int/icao/en/leb/rome1952.pdf>; 26. 6. 2007.

⁶⁸ Prema prijašnjem je uređenju iz čl. 965. CN-a, odgovornost operatora bila isključena kad je mogao dokazati da je šteta prouzročena namjerno, bez ikakve veze s upravljanjem zrakoplovom, od osoba koje ne pripadaju članovima ukrane posade, te ni on ni njegovi zaposlenici nisu mogli izbjeći takvu štetu. Mogao je, dakle, odgovarati ako je, uzevši u obzir konkretne okolnosti slučaja, uz potrebnu pažnju, mogao predvidjeti ili na drugi način izbjeći štetnu radnju treće osobe. Vidi: Zaccaria, Alessio, Bisazza, Giovanni, *Liability for Acts of Terrorism Under Italian Law*, u: *Terrorism, Tort Law and Insurance*, A Comparative Survey, Springer-Verlag, Wien, 2004., str. 63.

tgesetz⁶⁹). Odgovornost za neovlašteno korištenje zrakoplova LFG propisuje u § 149., prema kojem onaj koji se u vrijeme nezgode koristi zrakoplovom bez ovlasti operatora odgovara umjesto njega. Operator, međutim, ostaje solidarno odgovoran ako je neovlašteno korištenje omogućeno njegovom krivnjom. Sam pojam “nezgoda” (*Unfall*) temelji se na iznenadnom djelovanju i vrlo se široko tumači.⁷⁰ Odgovornost operatora zrakoplova ograničena je do određenog iznosa po jednoj nezgodi, koji ovisi o masi zrakoplova.⁷¹ Trećina toga iznosa namijenjena je za štete na stvarima, a dvije trećine za štete na osobama.⁷²

Objektivnu odgovornost operatora zrakoplova (*Halter*) u njemačkom pravu propisuje § 33.(1.), *Luftverkehrsgesetz*.⁷³ Ta se objektivna odgovornost aktivira jedino kad šteta nastane djelovanjem samih vozila (“*beim Betrieb*”).⁷⁴ Operator zrakoplova odgovoran je i za štetu nastalu zbog više sile. Međutim, zakon propisuje da onaj tko upotrijebi zrakoplov bez znanja i pristanka operatora, objektivno odgovara umjesto operatora osim ako neovlašteno korištenje nije omogućeno njegovom krivnjom.⁷⁵ Tada operator ostaje objektivno odgovoran. Odgovornost operatora ograničena je po jednoj nezgodi, ovisno o masi zrakoplova, a dvije trećine iznosa namijenjeno je naknadi štete na osobama.⁷⁶

⁶⁹ BGBl. Nr. 253/1957., zadnje izmjene BGBl. I Nr. 88/2006. (dalje: LFG) Odgovornost prema trećima (*Haftung für nicht beförderte Personen und Sachen*) propisuju §§ 148.-155. LFG-a.

⁷⁰ Zato se smatra da uključuje teroristički napad i da eksplozija zrakoplova ili njegovo korištenje za uništenje objekata na tlu ulazi u “djelovanje” zrakoplova, jer se teroristi tada namjerno koriste specifičnim opasnostima zračnog prijevoza. Koch, A. Bernhard, Koziol, Helmut, Liability for Acts of Terrorism Under Austrian Law, u: Terrorism, Tort Law and Insurance, A Comparative Survey, Springer-Verlag, Wien, 2004., str. 13.

⁷¹ § 151. propisuje ograničenja u rasponu od 750.000 do 700.000.000 PPV-a.

⁷² § 151. (3) LFG.

⁷³ Pročišćeni tekst od 10. 5. 2007. objavljen u BGBl. I Nr. 20, S. 698., zadnje izmjene 01.06.2007., BGBl. I Nr. 24, S. 986. (dalje: LuftVG).

⁷⁴ Zloupotrebe prijevoznih sredstava koje bi izvršili teroristi mogu se smatrati događajima izvan normalnog djelovanja zrakoplova i zato bi mogle biti izvan polja primjene propisa o objektivnoj odgovornosti. Međutim, u jednom je slučaju Savezni sud odlučio da se objektivna odgovornost koju propisuje *Straßenverkehrsgesetz* primjenjuje čak i kad je automobil (njegova specifična brzina i težina) iskorišten kao oružje za ubojstvo policajca. Tu odluku, iako je naišla i na kritike, prihvatila je većina pravnih pisaca. Razloge iz obrazloženja te odluke moglo bi se primijeniti i na druge propise o objektivnoj odgovornosti - kad teroristi iskoriste zrakoplov ili drugo prijevozno sredstvo kao oružje. Magnus, Ulrich, Liability for Acts of Terrorism Under German Law, u: Terrorism, Tort Law and Insurance, A Comparative Survey, Springer-Verlag, Wien, 2004., str. 50-51.

⁷⁵ § 33.(2.) LuftVG.

⁷⁶ § 37. LuftVG.

I u španjolskom je pravu propisana objektivna odgovornost prijevoznika ili operatora (*transportista u operador*) zrakoplova za štetu na osobama i imovini na zemlji prouzročenu radnjom zrakoplova dok je u zraku ili na zemlji, ili bilo kojim objektom koji se odvoji od njega ili iz njega ispadne (čl. 119. I., *Ley de la Navegación Aérea*⁷⁷). Isti članak propisuje i iznose ograničenja odgovornosti po nezgodi koji, ovisno o masi zrakoplova, iznose 220.000-13.580.000 PPV-a. Čl. 120. LNA propisuje da odgovornost ima objektivne temelje u nezgodi ili šteti i da ona postoji u svakom slučaju, čak i u slučaju nezgode prouzročene slučajem i čak i ako prijevoznik, operator ili njihovi zaposlenici mogu dokazati da su postupali s dužnom pažnjom. Pravna znanost taj članak shvaća u smislu da je operator objektivno odgovoran i u slučajevima više sile, pa čak i kad se šteta može pripisati radnji treće osobe (npr. nezgoda je prouzročena previdom kontrolora zračnog prometa).⁷⁸ LNA u čl. 122. propisuje da će osoba koja upotrijebi zrakoplov bez pristanka operatora neograničeno odgovarati za njime prouzročenu štetu, dok će operator biti supsidijarno odgovoran za štetu u granicama propisane odgovornosti ako ne dokaže da je upotrijebio dužnu pažnju za sprječavanje neovlaštenog korištenja.⁷⁹

Švicarski *Bundesgesetz über die Luftfahrt*⁸⁰ u čl. 64. propisuje objektivnu odgovornost operatora zrakoplova (*Halter*) za štete prouzročene trećim osobama samim zrakoplovom ili iz njega palim objektom. Čl. 64. st. 2. b. izričito propisuje da operator može također biti odgovoran za štetu prouzročenu od osoba ukrcanih u zrakoplov. Odgovornost operatora je ograničena, ovisno o veličini zrakoplova.⁸¹

Ta nas rješenja poredbenog zakonodavstva navode na zaključak da je odgovornost za štete prouzročene neovlaštenim korištenjem zrakoplova gotovo

⁷⁷ *Ley 48/1960 de 21 de julio*, BOE 176., 23.7. 1960., zadnje izmjene *Ley 21/2003 de 7 de julio, de Seguridad Aérea*, BOE 162, de 8 de julio de 2003., dalje: LNA.

⁷⁸ Martín-Casals, Miquel, Ribot, Jordi, *Liability for Acts of Terrorism Under Spanish Law*, u: *Terrorism, Tort Law and Insurance, A Comparative Survey*, Springer-Verlag, Wien, 2004., str. 104.

⁷⁹ Taj zakon u španjolsko pravo uvodi pravilo slično čl. 4. Rimske konvencije (glavna je razlika u tome što Konvencija predviđa solidarnu odgovornost, a španjolsko pravo propisuje supsidijarnu odgovornost). Ibid., str. 104-105.

⁸⁰ Od 21. prosinca 1948., BBl 1949., I 151., zadnje izmjene od 9. ožujka 2007., AS 2007., 915. dalje: BLFG.

⁸¹ Vidi čl. 125. Uredbe o civilnom zrakoplovstvu (*Verordnung vom 14. November 1973 über die Luftfahrt*), AS 1973., 1856, zadnje izmjene 9. ožujka 2007. godine, AS 2007., 917.

identično uređena u većini europskih država. Onaj koji se neovlašteno koristi zrakoplovom odgovara kao operator zrakoplova, dakle, za sve štete prouzročene zrakoplovom na temelju objektivne odgovornosti. Operator, međutim, ostaje solidarno odgovoran ako je neovlašteno korištenje zrakoplova bilo omogućeno njegovom krivnjom ili krivnjom osoba za čije je radnje odgovoran. Problem odgovornosti operatora zrakoplova kod šteta prouzročenih njegovim neovlaštenim korištenjem svodi se, dakle, na pitanje je li operator kriv za takvo korištenje. Na to se pitanje može odgovoriti samo na temelju svih okolnosti konkretnog slučaja. Međutim, budući da su nakon napada 11. rujna 2001. gotovo sva pitanja sigurnosti u zračnom prometu isključivo u nadležnosti države i njezinih tijela, čini se da bi se kao osoba odgovorna za neovlašteno korištenje zrakoplovom općenito puno češće mogla naći sama država,⁸² uprava zračne luke, odnosno neki drugi subjekt koji je u konkretnom slučaju trebao spriječiti neovlašteno korištenje zrakoplovom, nego sam operator zrakoplova. Oštećenici bi zato često mogli ostati bez naknade ili biti primorani na dugotrajno sporenje o tome tko je u konkretnom slučaju mogao i trebao spriječiti zloupotrebu zrakoplova i kojim mjerama. Ne čudi stoga što Posebna skupina još nije postigla suglasnost o ključnom pitanju - koga sve treba uključiti u konvencijske sheme pri modernizaciji Rimske konvencije.

Problem naknade štete žrtvama terorizma pomaknuo je središte pozornosti s pitanja tko je odgovoran na pitanje kako osigurati sredstva da žrtve brzo dobiju primjerenu naknadu barem za štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda. I prije 11. rujna 2001. većina europskih država imala je predviđene neke posebne mehanizme naknađivanja tih šteta žrtvama terorizma i drugih nasilnih kaznenih djela iz državnih sredstava, a nakon stupanja na snagu Smjernice Vijeća 2004/80 o naknadi štete žrtvama zločina moraju ih imati sve članice Unije.⁸³ Osim toga, države su se snažno angažirale i kao reosiguratelji u posljednjem stupnju za rizik terorizma da bi omogućile da on ostane pokriven osiguranjem.⁸⁴ Očito je

⁸² O odgovornosti države za štete od terorističkih akata vidi: Bukovac Puvača, Maja, *Odgovornost za štetu prouzročenu terorističkim aktom*, Doktorska disertacija, Rijeka, 2006., str. 206.-361.

⁸³ *Council Directive 2004/80 EC of 29 April 2004 relating to compensation to crime victims*, OJ L 261, 6.8.2004., stupila na snagu 26.8.2004. godine. O tome vidi op. cit., str. 223.-228.

⁸⁴ O tome vidi: Bukovac Puvača, Maja, Belanić, Loris, *Osiguranje rizika terorizma u poredbenom i hrvatskom pravu*, zbornik radova petog međunarodnog savjetovanja: Aktualnosti građanskog i trgovačkog zakonodavstva i pravne prakse, Sveučilište u Mostaru, Pravni fakultet, Mostar, 2007., str. 365.-403.

da se problem popravljaja šteta prouzročenih zloupotrebom zrakoplova može i treba razmatrati i izvan područja odgovornosti samog operatera ili prijevoznika, ali bi to prelazilo okvire ovoga rada.

3. SAD

3.1. Postupci za naknadu štete prouzročene napadom 11. rujna 2001.

Na pitanje treba li bilo tko drugi osim samih terorista i njihovih pomagača odgovarati za štetu prouzročenu napadom izvršenim na SAD 11. rujna 2001. odgovorit će postupci koji su u povodu tog tragičnog događa još u tijeku. *Common law* priznaje opću obvezu upotrebe razumne pažnje da bi se spriječila predvidiva šteta trećima. U različitim su slučajevima sudovi odlučivali da pod određenim pretpostavkama onaj koji svojim nemarom omogući primarnog štetnika da prouzroči štetu može biti proglašen odgovornim za štetu koju je prouzročio taj štetnik. Takve štetne radnje omogućivanja (*enabling torts*) povlače odgovornost ne samo onda kad je primarni štetnik štetu prouzročio nemarno već i kad je djelovao s namjerom. Ističe se da se iza te odgovornosti krije jasna namjera da se tužitelju pribavi “sekundarni” tuženik, solventni izvor naknade.⁸⁵ Ipak je manja vjerojatnost ustanovljivanja odgovornosti za omogućivanje štetnika koji je djelovao s namjerom od ustanovljivanja odgovornosti za omogućivanja štetnika koji je štetu počinio bez namjere, jer namjerna radnja štetnika može prekinuti lanac uzročnosti između tuženikova nemara i štete koju je pretrpio tužitelj.⁸⁶

*Air Transportation Safety and System Stabilisation Act 2001*⁸⁷ (dalje: ATSSSA), kojim je, između ostalog, formiran državni fond za naknadu štete nastale smrću ili tjelesnim ozljedama, propisao je neka bitna pitanja postupovne i materijal-nopravne prirode: sve tužbe čiji se zahtjevi temelje na tom događaju moraju biti postavljeni pred federalnim sudom *Southern District New York* (isključiva nadležnost za sve zahtjeve, osim onih protiv terorista i njihovih pomagača); mjerodavno je (uključujući pravila o izboru mjerodavnog prava) pravo države

⁸⁵ Abraham, S. Kenneth, Liability for Acts of Terrorism Under U.S. Law, u: Terrorism, Tort Law and Insurance, A Comparative Survey, Springer-Verlag, Wien, 2004., str. 183.

⁸⁶ Loc. cit.

⁸⁷ *Public Law 107-42.*, od 22.9.2001.

u kojoj je svaki pojedini udar aviona izvršen (pravo New Yorka, Virginije, Pennsylvanije); odgovornost tuženika (osim terorista i njihovih pomagača) ograničena je do iznosa do kojeg su osigurani od odgovornosti.⁸⁸

Za odlučivanje o svim zahtjevima imenovan je jedan sudac, Alvin K. Hellerstein. On je iskoristio pravo spajanja sličnih slučajeva, od kojih glavnu grupu čine tužbe obitelji poginulih, ozlijeđenih u napadu i tužbe vlasnika imovine uništene tijekom napada - *In re September 11 Litigation*. S gledišta odštetnog prava New Yorka oni imaju u biti jednak tužbeni zahtjev. Moraju dokazati postojanja obveze, povredu te obveze i štetu. Svi tužitelji navode u biti istu vrstu obveze i povrede: obveze poduzimanja primjerenih mjera za zaštitu njih i njihove imovine i nemarnu povredu te obveze.⁸⁹ Tužitelji tvrde da su imali

⁸⁸ SEC. 408. LIMITATION ON AIR CARRIER LIABILITY

“(a) *IN GENERAL*.—Notwithstanding any other provision of law, liability for all claims, whether for compensatory or punitive damages, arising from the terrorist-related aircraft crashes of September 11, 2001, against any air carrier shall not be in an amount greater than the limits of the liability coverage maintained by the air carrier.

(b) *FEDERAL CAUSE OF ACTION*.—(1) *AVAILABILITY OF ACTION*.—There shall exist a Federal cause of action for damages arising out of the hijacking and subsequent crashes of American Airlines flights 11 and 77, and United Airlines flights 93 and 175, on September 11, 2001. Notwithstanding section 40120(c) of title 49, United States Code, this cause of action shall be the exclusive remedy for damages arising out of the hijacking and subsequent crashes of such flights.

(2) *SUBSTANTIVE LAW*.—The substantive law for decision in any such suit shall be derived from the law, including choice of law principles, of the State in which the crash occurred unless such law is inconsistent with or preempted by Federal law.

(3) *JURISDICTION*.—The United States District Court for the Southern District of New York shall have original and exclusive jurisdiction over all actions brought for any claim (including any claim for loss of property, personal injury, or death) resulting from or relating to the terrorist-related aircraft crashes of September 11, 2001.

(c) *EXCLUSION*.—Nothing in this section shall in any way limit any liability of any person who is a knowing participant in any conspiracy to hijack any aircraft or commit any terrorist act.”

Kasnije su ograničenje odgovornosti do osiguranog iznosa (sec. 408. a) *Aviation and Transportation Security Act* i *Homeland Security Act* 2002. godine proširili i na druge tuženike. Tako je ukupan iznos iz kojeg bi se, ako uspiju u sporu, naknadile štete tužiteljima, ograničen. Što ih više tuži, manje je “na raspolaganju.” Moguće je, stoga, da na kraju nakon dugog postupka tužitelji dobiju naknade i niže od onih koje je nudio Fond. Vlasnici imovine nisu ni imali mogućnost dobivanja naknade iz Fonda, pa im ne preostaje drugo do tužiti.

⁸⁹ Sebok, J. Anthony, A Recent Hearing on September 11 Tort Cases Raises Difficult Questions of Who Owed a Duty to Whom, <http://www.corporate.findlaw.com/sebok/20030505.html>.

prema njima takvu obvezu tuženici: zračni prijevoznici, proizvođači zrakoplova, zračne luke u kojima su se teroristi ukrkali, sigurnosne tvrtke u tim zračnim lukama te vlasnici i upravitelji nebodera koji su se srušili. Tvrde da su zračni prijevoznici, zračne luke i sigurnosne tvrtke propustili izvršiti svoje obveze glede sigurnosti i da su zbog toga teroristi uspjeli izvršiti napad, a da su vlasnici i upravitelji WTC nebodera - *World Trade Center Properties LLC* i državna agencija *Port Authority of New York and New Jersey*⁹⁰ - nemarno postupali (tj. pozivaju se na njihov *negligence*) u mnogim pitanjima: projektiranju i izgradnji centra u skladu sa sigurnosnim pravilima, predviđanju sigurnih izlaza u slučaju nužde, propustu nadzora, otkrivanja i popravka nesigurnih i opasnih uvjeta i održavanja materijala otpornih na vatru, propustu u donošenju primjerenog sigurnosnog plana evakuacije i postupaka u slučaju nužde itd. Tužitelji u ime poginulih u letovima *American flight 77* i *United flight 93* tuže i kompaniju Boeing, proizvođača dvaju zrakoplova "757", na temelju objektivne odgovornosti za propust u projektiranju i povredu garancije.

Svi tuženici to poriču (*no duty*, i to zato što nisu mogli predvidjeti da bi teroristi mogli izvršiti napad na način na koji je izveden), osim što su prijevoznici, zračne luke i proizvođači zrakoplova priznali da su tu obvezu imali prema 266 osoba u četiri zrakoplova, ali ne i prema onima na zemlji.⁹¹ Odluka⁹² kojom je sudac odbio zahtjeve svih tuženika za odbacivanjem tužbe i dopustio da postupak prijeđe u iduću fazu - *discovery stage* (fazu iznošenja i razmjene dokaznog materijala), dočekana je sa sumnjom da bi mogla značiti lažnu nadu mnogim tužiteljima i utjecati na odluku da naknadu ne ostvaruju putem državnog fonda, već u tom postupku, čiji bi konačni rezultat za njih mogao biti nepovoljniji.⁹³

⁹⁰ Državna agencija Port Authority posebna je vladina agencija osnovana 1921. godine, na temelju akta dviju država - New York i New Jersey, s ciljem da upravljanjem newyorškom lukom promovira ekonomske interese čitave države, pa se smatra pravnom osobom koja izvršava u biti državnu funkciju. 93.N.Y.2d 1, 709 N.E.2d 452, 686 N.Y.S.2d 743 (1999): "...Indeed, the WTC is 'in all respects for the benefit of the people of the states of New York and New Jersey', and, in so effectuating the project and carrying out the relevant provisions of the law, the PA 'shall be regarded as performing an essential governmental function'" (McKinney's Uncons Laws of NY § 6610 [emphasis added]).

⁹¹ Sebok, loc. cit.

⁹² *Opinion and Order denying defendants' motions to dismiss*, 21 MC 97 (AKH), od 9. rujna 2003., dostupno na: <http://news.findlaw.com>, dalje: Odluka o nastavku postupka.

⁹³ Sebok, J. Anthony, The hardest job in the law: Judge who hears 9/11 suits, <http://cnn.law>; isti: Judge Hellerstein's Ruling on the September 11 Suits: Is It Right About New York Tort Law?, <http://writ.news.findlaw.com/sebok/20031006.html>. Ipak se, barem kada

Pri ocjenjivanju moguće odgovornosti zračnih prijevoznika, ključnim se postavlja pitanje jesu li oni obvezni poduzeti primjerene mjere za zaštitu osoba i imovine na zemlji. Njihova obveza prema putnicima nije sporna,⁹⁴ ali se s obzirom na odgovornost prijevoznika za štetu na tlu ističu ozbiljne sumnje da će moći biti ustanovljena te da je s obzirom na njih tužba već mogla biti odbačena i prije prelaska postupka u iduću fazu,⁹⁵ a ističe se i vjerojatnost da će apelacijski sud izmijeniti odluku u tom smislu.⁹⁶ Razlog tome u biti je činjenica da su zrakoplovi bili otežani i da je to intervencijski razlog (radnja trećega) koji bi mogao prekinuti uzročnu vezu između povrede obveze tuženika (ako ona postoji) i štete koju su pretrpjele žrtve na tlu. Na obveze prema žrtvama na tlu u ovom se slučaju ne mogu analogijom primijeniti slučajevi kad je do pada zrakoplova došlo zbog mehaničke pogreške ili pogreške pilota.⁹⁷ Ističu se i neki precedenti koje sudac pri donošenju odluke o neodbacivanju tužbe u tom dijelu nije razmatrao, a trebao je.⁹⁸

su u pitanju obitelji poginulih, velika većina oštećenika (98%) odlučila na naknadu iz Fonda.

⁹⁴ Misli se na samo postojanje obveze, ne i na konačnu odluku o odgovornosti, naravno. To će pitanje ponajprije ovisiti o predvidivosti kao pretpostavke odgovornosti. Još od Prvog svjetskog rata ne postoji ni približno usporediv napad. U slučaju potapljanja putničkog broda *Lusitania*, koji je izvršila njemačka podmornica, Southern District of New York odlučio je da vlasnik broda nije odgovoran za smrt putnika. Hilliard, P. Kevin, *Civil Litigation Arising out of the WTC Attacks*, u: *Terrorism, Tort Law and Insurance, A Comparative Survey*, Springer-Verlag, Wien, 2004., str. 194.

⁹⁵ Sebok, J. Anthony, *Judge Hellerstein's Ruling on the September 11 Suits: Is It Right About New York Tort Law?*, <http://writ.news.findlaw.com/sebok/20031006.html>. Sudac se pri obrazloženju odluke pozivao na slučajeve pada zrakoplova na naseljena područja i na to da prijevoznici obično priznaju odgovornost prema žrtvama na tlu. U pitanju predvidivosti rizika, iako do tada teroristički napad nije bio izvršen na takav način, sudac smatra da prijevoznici razumno mogu predvidjeti da preuzimanjem zrakoplova od terorista može proizaći mogući pad koji će prouzročiti smrt i razaranje na tlu. Odluka o nastavku postupka, str. 6-21.

⁹⁶ Prije no što je donesena Odluka o nastavku postupka, isticano je da će, ako sudac odbije zahtjev za odbacivanjem tužbe žrtava na zemlji u odnosu na zračne prijevoznike, apelacijski sud (*United States Court of Appeals for the Second Circuit*) vjerojatno po žalbi izmijeniti tu odluku. Hilliard, op. cit., str. 193.

⁹⁷ Ibid., str. 192.

⁹⁸ *Strauss v. Belle Realty Company; Milliken v. Consolidated Edison Company of New York*. Vidi Sebok, Judge Hellerstein's Ruling on the September 11 Suits., cit.

Naravno da je teško prognozirati mogući ishod tog postupka, ali on će sigurno, bez obzira na to kakav bude, još dugo vremena izazivati veliku pažnju javnosti, posebno one stručne.

3.2. *September 11th Victim Compensation Fund of 2001*

3.2.1. Općenito

S obzirom na do tada neviđene posljedice, kako u broju poginulih i ozlijeđenih ljudi, tako i materijalne štete prouzročene jednim terorističkim aktom, pitanje naknade štete žrtvama terorističkog napada 11. rujna 2001. zahtijevalo je hitno rješenje. Donošenje ATSSSA ocijenjeno je kao jedna od najvećih reformi odštetnog prava ikada nametnuta od federalne vlasti saveznom državama.⁹⁹ Njime je propisana mogućnost alternativnog, brzog izvansudskog postupka za naknadu štete oštećenima (samim žrtvama i njihovim obiteljima) iz posebnog za to ustanovljenog državnog fonda - *September 11th Victim Compensation Fund of 2001* (dalje: Fond),¹⁰⁰ pod uvjetom da se odreknu prava na tužbu u odnosu na neke potencijalne tuženike. Zakon je propisao osnovne definicije i postupak naknađivanja,¹⁰¹ s tim da je ovlastio glavnog državnog odvjetnika da putem posebnog povjerenika (*Special Master*) kojeg će imenovati vodi sustav naknađivanja te objavi materijalne i postupovne odredbe.¹⁰² Fond je bio namijenjen naknađivanju štete fizičkim osobama koje su pretrpjele tjelesne ozljede i obiteljima ubijenih u napadu 11. rujna. Za sve iznose isplaćene putem Fonda prava žrtava subrogacijom su prešla na SAD.¹⁰³

Formiranje sustava naknađivanja iz Fonda imalo je dva stadija. Prvo je 21. prosinca 2001. objavljen prijedlog (*Interim Rule*)¹⁰⁴ izložen javnom komentaru

⁹⁹ Sebok, J. Anthony, *Assessing The new Airline Law, Not Just A Bailout, But Also A Huge Tort Reform Plan*, <http://writ.news.findlaw.com/sebok/20010924.html>.

¹⁰⁰ Na formiranje toga fonda javnost je različito reagirala. Iako je uglavnom pozdravljen kao znak solidarnosti sa žrtvama, izražena su i pitanja je li ga uopće trebalo formirati. Pritom su argumenti bili različiti, od onih o tome da u društvu postoje ljudi kojima je pomoć iz državnih sredstava puno potrebnija, do pozivanja na to da do sada država nije tako reagirala u nizu drugih prijašnjih terorističkih napada i štetnih događaja s velikim štetnim posljedicama. (Vidi: *Statement by the Special Master*, Federal Register, Vol. 67, No. 49, 2002., str. 11235-11236.)

¹⁰¹ Vidi: ATSSSA, sec. 402. *Definitions*.

¹⁰² Vidi: ATSSSA, sec. 404. *Administration*. Dana 26. studenog 2001., imenovanjem od strane državnog odvjetnika Johna Ashcrofta, povjerenikom je postao Kenneth R. Feinberg.

¹⁰³ ATSSSA, sec. 409. *Right of subrogation*.

¹⁰⁴ Federal Register, Vol. 66, No. 246, 2001.

i kritikama,¹⁰⁵ a 7. ožujka 2002. usvojen je konačan sustav naknađivanja (Final Rule).¹⁰⁶ Podnositelji zahtjeva imali su pravo izabrati jedan od dva ponuđena postupka naknađivanja: Track A ili Track B. U prvom im je nuđen tzv. pretpostavljeni iznos naknade (presumed award), a prema pretpostavljenim iznosima naknade za pojedine oblike šteta.¹⁰⁷ O pravu na naknadu i ukupnom iznosu naknade oni koji su izabrali Track A morali su biti obaviješteni u roku 45 dana od dana podnošenja zahtjeva. Nezadovoljni ponuđenim iznosom imali su pravo zahtijevati posebno saslušanje pred povjerenikom.¹⁰⁸ Oni koji su smatrali da postoje posebne okolnosti zbog kojih se o njihovu zahtjevu treba posebno odlučivati, na temelju saslušanja, birali su Track B. O njihovu pravu na naknadu također je moralo biti odlučeno u roku 45 dana, ali bez specificiranja iznosa te naknade. On je određivan nakon posebnog saslušanja.¹⁰⁹ Odluka povjerenika o zahtjevu bila je konačna i nije bila podložna sudskoj kontroli.¹¹⁰

¹⁰⁵ O kritikama kojima je bio izložen vidi: Sebok, J. Anthony, Understanding Victims' Rights Under The New Air Transportation Safety and System Stabilization Act, <http://writ.news.findlaw.com/sebok/20011008.html>; isti: The New Airline Stabilization Act: Why The Choice Of A Special Master Is Crucial, And Why A Commission Should Fill That Role, <http://writ.news.findlaw.com/sebok/20011022.html>; isti: How Special Master Ken Feinberg Should - And Should Not - Set Up The Compensation Plan For September 11th Victims, <http://writ.news.findlaw.com/sebok/20011231.html>; isti: What Should Be Changed Before The Rule For September 11 Victim Compensation Becomes Final: The Need For Fairness For Domestic Partners, <http://writ.news.findlaw.com/sebok/20020114.html>; isti: Defending The September 11th Victim Compensation Fund: Why In The End, The Plan Is Fair To All, <http://writ.news.findlaw.com/sebok/20020211.html>; isti: The Final Rules For The September 11 Victims Compensation Fund: Are They A Laudable Model, Or A Large Mistake?, <http://writ.news.findlaw.com/sebok/20020325.html>; Vairo, Georgene, Remedies for victims of terrorism, HeinOnline, Loyola of Los Angeles Law Review, Volume 35., 2001-2002., str. 1280-1282. Službeno mišljenje i komentari dobivenih kritika objavljeni su uz *Final Rule*, vidi: *Supplementary information: Statement by the Special Master*, Federal Register, Vol. 67, No. 49, 2002., str. 11235-11244.

¹⁰⁶ Federal Register, Vol. 67, No. 49, 2002.

¹⁰⁷ O visini pretpostavljenih iznosa kritike su, očekivano, išle u oba smjera: neki su ih ocijenili suviše visokima, dok su ih drugi smatrali preniskima. Kao što je i naglašeno u jednom od komentara: apsolutno je bilo nemoguće sredstva rasporediti na način koji bi u očima sviju bio pravičan.

¹⁰⁸ Vidi: *Final rule § 104.31 Procedure for claims evaluations*.

¹⁰⁹ Pravila o saslušanju sadržana su u *Final rule § 104.33 Hearing*. Svrha je saslušanja bila omogućiti podnositelju zahtjeva iznošenje podataka i dokaza za koje je smatrao da su nužni za potpuno razumijevanje zahtjeva.

¹¹⁰ ATSSSA, sec. 405. (b)(3).

Neki od nezadovoljnih potencijalnih podnositelja zahtjeva, prije podnošenja zahtjeva za naknadu, podigli su tužbe protiv povjerenika Fonda i državnog odvjetnika (vidi: *Colaio*

3.2.2. Ovlaštenici prava na naknadu iz Fonda

Postaviti zahtjev¹¹¹ za naknadu štete iz Fonda mogle su fizičke osobe koje su se u vrijeme i neposredno nakon napada nalazile u neboderima WTC, Pentagonu i na mjestu pada aviona u Shanksvilleu (Pennsylvanija), koje su pretrpjele tjelesne ozljede kao neposredan rezultat napada i obitelji¹¹² tamo poginulih osoba te obitelji poginulih u avionima¹¹³ kojima je napad počinjen.¹¹⁴ Naknada se priznavala samo za štete nastale tjelesnim ozljedama koje su medicinski obrađene u roku 72 sata od nastanka odnosno 72 sata od spašavanja osoba kojima nije bilo moguće odmah utvrditi intenzitet ozljede ili im nije bila dostupna medicinska pomoć. Za spasilačko osoblje povjerenik je

v. *Feinberg*, *Class Action Complaint*, www.findlaw.com) kojima su tražili da se utvrdi da su donesena pravila suprotna onima koje propisuje ATSSSA, arbitarna i hirovita, te da ih protivno Ustavu diskriminiraju. Temeljni navod bio je da predloženi iznosi naknade ne izražavaju činjenicu da je mnogo poginulih u neboderima WTC zarađivalo i nastavilo bi zarađivati mnogo više od onog što je povjerenik spreman priznati. Njihovi su zahtjevi odbijeni i utvrđeno je da su pravila naknađivanja u skladu sa zakonom, njegove odredbe razumno i pravilno implementirane, kako pravilima koje je donio povjerenik tako i njima usvojenim metodama određivanja visine naknade (vidi: *Opinion and Order Dismissing Complaints 03 Civ. 0558 (AKH)*, *1040 (AKH)*, *1129 (AKH)*, www.findlaw.com).

¹¹¹ Rok za podnošenje zahtjeva Fondu bio je 21. prosinca 2003. Za donošenje konačne odluke i kompletiranje prijave naknadno je rok produžen mjesec dana, do 22. siječnja 2004.

¹¹² Osobe kojima je bio priznat status *personal representativ* određivalo je mjerodavno pravo savezne države. Budući da mnoge države ne priznaju pravni status izvanbračnog partnera ili *common law* supružnika, to je pitanje izazvalo mnogo diskusije. *Amnesty International* i mnoge grupe za ljudska prava pozivale su povjerenika da tim osobama prizna status osobnog predstavnika bez obzira na rješenja nacionalnih zakonodavstava, no on je to odbio, jer bi to moglo izazvati neprihvatljive situacije - da se te osobe prijave za naknadu iz Fonda, a one kojima nacionalno zakonodavstvo priznaje status osobnih predstavnika - izaberu tužbu, a ne naknadu iz Fonda. Vidi: Geraghty, L. Joanna, *To Sue or Not to Sue: A look at the legal landscape for victims of "September 11"*, *Air & Space Law*, Vol. XXVII/6, December 2002., str. 366.

¹¹³ *American Airline*, letovi 11 i 77, te *United Airlines*, letovi 93 i 175.

¹¹⁴ Vidi: *Final Rule § 104.2. Eligibility definitions and requirements*. Izričito su isključene osobe koje su sudjelovale u samom napadu i njegovu planiranju i njihovi osobni predstavnici. Razdoblje neposredno nakon napada u kojem se osoba trebala nalaziti na kritičnim mjestima obuhvaća idućih 12 sati nakon samog udara (pada) aviona, za sve osobe, osim spasilačkog osoblja za koje obuhvaća 96 sati nakon samog udara (pada) aviona.

imao diskrecijske ovlasti produžiti taj rok, ovisno o konkretnom slučaju.¹¹⁵ Oni koji su pretrpjeli “samo” duševne ozljede i oštećenja na imovini¹¹⁶ nisu imali pravo na naknadu štete iz Fonda.

3.2.3. Određivanje visine naknade

Izračunavanje iznosa materijalne štete uključivalo je nekoliko parametara: prosječnu zaradu žrtve¹¹⁷ u posljednje tri godine, godine života, prosječan radni vijek, životne troškove i sl. Na temelju tih parametara pretpostavljalo se da će se iznos naknade materijalne štete kretati između 300.000 \$ i 4,35 milijuna \$, a prosječna naknada iznositi 1,6 milijuna \$. Iznos nematerijalne štete bio je ograničen na 250.000 \$ po poginulom, uvećan za po 100.000 \$ za supružnika¹¹⁸ i svakog uzdržavanog člana obitelji.¹¹⁹ Iz sustava naknađivanja isključena je mogućnost naknade *punitive damages*.¹²⁰

Najveće kritike bile su upućene odredbi o obveznom umanjenju naknade za iznose iz tzv. dodatnih izvora naknade, kao što su premije osiguranja, mirovine,

¹¹⁵ *Interim rule* predviđao je znatno kraći rok: 24 sata. Vidi: § 104.2. *Eligibility definitions and requirements*, c) *Interim Rule*; mijenjan s *Final Rule*.

¹¹⁶ Odgovornost zračnih prijevoznika ograničena je do osiguranih iznose, pa je tako, za procijenjenu štetu na imovini od 40-50 milijardi \$ iznos ukupne naknade štete na imovini ograničen na samo 3,2 milijardi \$ dostupnih iz osiguranja od odgovornosti zračnih prijevoznika. Vairo, op. cit., str. 1284.

¹¹⁷ Mnogo je kritika bilo usmjereno upravo na taj parametar određivanja visine naknade. Neki su isticali da bogati nemaju pravo na veću naknadu samo zato što su bogati, a drugi su se pozivali na činjenicu da je riječ o sredstvima poreznih obveznika i da bi stoga ona trebala biti žrtvama podijeljena jednako, bez obzira na njihovu zaradu. Vidi: *Statement by the Special Master, Federal Register*, Vol. 67, No. 49, 2002., str. 11237.

¹¹⁸ Između ostalog, sustav je kritiziran i zato što su izvanbračni drugovi, bilo da se radi o homoseksualnim ili heteroseksualnim partnerima, u nepovoljnom položaju u odnosu na bračne drugove.

¹¹⁹ *Final Rule* § 104.44 *Determination of presumed noneconomic losses for decedents*.

“*The presumed non-economic losses for decedents shall be \$250,000 plus an additional \$100,000 for the spouse and each dependent of the deceased victim.*”

¹²⁰ Vidi: ATSSSA, sec. 405. (b)(5) *Determination of eligibility for compensation*. *Punitive damages* poseban je oblik obeštećenja izvan i pored naknade materijalne i nematerijalne štete, koji ima funkciju “kažnjavanja” štetnika, jer se dosuđuje samo u slučajevima kada to opravdavaju posebno teške okolnosti prouzročenja štete. O tome vidi: *Black’s Law Dictionary*, West Publishing Co., St. Paul, 1991., str. 271.

programi pomoći za slučaj smrti i sl. Zato je prema konačnom tekstu povjerenik bio ovlašten u iznose koji se odbijaju od utvrđenog iznosa ukupne štete ne uključiti premije osiguranja i druge oblike doprinosa uplaćivanih tijekom života poginulog.¹²¹

3.2.4. Odricanje od prava na tužbu

Ako su se odlučili za naknadu štete iz Fonda, ovlaštenici su se morali odreći svog prava zahtijevati naknadu štete sudskim putem od trećih osoba kao potencijalno odgovornih osoba.¹²² Da bi lakše odlučili odgovara li im takav model naknade¹²³ ili im se više isplati ustati s tužbom protiv neke od odgovornih osoba, predviđena je mogućnost prethodnog savjetovanja sa službenikom Fonda. Ovlaštenici su uglavnom čekali da Fond počne dodjeljivati naknade, nakon čega se velika većina odlučila naknadu zatražiti od Fonda.¹²⁴

¹²¹ Vidi: *Final Rule § 104.47 Collateral sources*.

¹²² Najprije je to odricanje od prava na tužbu bilo usmjereno samo na zračne prijevoznike kao moguće tuženike. Kasnijom izmjenom uz zračne su prijevoznike od mogućih tužbi izuzeti i proizvođači aviona, vlasnici zračnih luka Newark i Logan, svi s vlasničkim udjelom u WTC neboderima, i Grad New York. Jedino su izričito ostali kao mogući tuženik privatne agencije za osiguranje koje su pregledavale prtljagu i pritom propustile otkriti "rezače kutija" kojima je, kako se pretpostavlja, izvršena otmica aviona. Sebok, J. Anthony, *Why Congress Should Reject The Republicans' Proposal To Limit All Future Terrorism Victims' Ability To Seek Compensation In Court*, <http://writ.news.findlaw.com/sebok/200111203.html> Vidi: *Final Rule § 104.61 Limitation on civil actions*.

¹²³ Naravno da navedeni sustav nije mogao zadovoljiti sve oštećenike, ali je Fond utemeljen s ciljem da zadovolji većinu oštećenika. Neki su naknađivanje iz Fonda ocijenili prikladnim samo za oštećenike nižih i prosječnih primanja s mnogočlanim obiteljima.

¹²⁴ Zahtjeve Fondu podnijelo je 98% obitelji poginulih i preko 4.400 ozlijeđenih. Ukupno su zaprimljena 7.404 zahtjeva. Po mišljenju povjerenika to pokazuje da je program bio pravedan i velikodušan. Vidi: *Closing Statment from the Special Master, Mr. Kenneth R. Feinberg, on the Shutdown of the September 11th Victim Compensation Fund*, www.usgoj.gov/victimcompensation. Ne treba, međutim, izgubiti iz vida alternativu koju su oštećenici imali - dugotrajan postupak s vrlo neizvjesnim rezultatom, nakon kojeg čak i da dobiju spor ostaje vrlo mala vjerojatnost uspješne ovrhe. Prema statistici dodijeljenih iznosa, prosječna priznata naknada, nakon odbitka dodatnih izvora, iznosi 2.082.128 \$, a srednja 1.677.633 \$. Naknade za poginule članove obitelji, ovisno o njihovoj zaradi i godinama, iznosile su od 250.000 \$ do 7.100.000 \$. *General Award Statistics*, www.usgoj.gov/victimcompensation.

III. UGOVORNA ODGOVORNOST

1. Međunarodni zračni prijevoz

Odgovornost prijevoznika za štete nastale uništenjem, gubitkom ili oštećenjem tereta, prema čl. 18. Montrealske konvencije, objektivna¹²⁵ je i ograničena.¹²⁶ Među egzoneracijskim razlozima¹²⁷ nema više sile niti izričito niti kroz opisne formulacije. Rat ili oružani sukob izričito je naveden, pa bi se neovlašteno korištenje zrakoplovom moglo podvesti pod taj razlog oslobođenja od odgovornosti samo mimo, kad je izvršeno u vrijeme i na području zahvaćenom ratom ili oružanim sukobom.

Za štete nastale zbog smrti ili tjelesne povrede putnika Montrealska konvencija uvodi tzv. dvostupanjski sustav odgovornosti (*two tier system*): objektivne odgovornosti i odgovornosti na temelju pretpostavljene krivnje, dok je za štetu na prtljazi propisana objektivna odgovornost za predanu, a odgovornost na temelju dokazane krivnje za ručnu prtljagu.¹²⁸ Za zakašnjenje prtljage, kao i za zakašnjenje putnika i tereta, prijevoznik odgovara na temelju pretpostavljene krivnje.¹²⁹

Prema dvostupanjskom sustavu odgovornosti, ako zahtjev za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne povrede putnika ne prelazi iznos od 100.000 PPV-a po putniku, prijevoznik odgovara po načelu objektivne odgovornosti. Za štete u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika do tog iznosa prijevoznik ne može

¹²⁵ Objektivnu odgovornost zračnog prijevoznika predviđao je Gvatemalski protokol iz 1971. godine, ali taj protokol nije nikad stupio na snagu. Prema Varšavskoj konvenciji, prijevoznik je odgovarao na temelju pretpostavljene krivnje. Vidi: Debeljak-Rukavina, *Odgovornost...prijevozu putnika*, cit., str. 337-339; Radionov, Nikoleta, Novačić, Tomislav, *Aktualnosti u sustavu odgovornosti zračnog prijevoznika - stari interesi i nova rješenja*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, vol. 39., 67-68., 2002., str. 413-430. Za štete nastale zakašnjenjem, Montrealska konvencija propisuje odgovornost na temelju pretpostavljene krivnje (čl. 19.).

¹²⁶ 17 PPV-a po kilogramu (čl. 22. st. 3.).

¹²⁷ Čl. 18. st. 2.: "Međutim, prijevoznik neće odgovarati u onom opsegu u kojem dokaže da je uništenje, gubitak ili oštećenje tereta posljedica jednog ili više od sljedećih uzroka: a) skrivene mane, naravi ili nedostatka tereta; b) nedostatnog pakiranja tereta koje nije izvršio prijevoznik ili njegovi radnici ili opunomoćenci; c) u slučaju ratnog ili oružanog sukoba; d) u slučaju djelovanja javne vlasti u vezi s ulaskom, izlaskom ili tranzitom tereta."

¹²⁸ Vidi čl. 17. st. 2. i 3.

¹²⁹ Vidi čl. 19.

isključiti ni ograničiti svoju odgovornost.¹³⁰ Te se odgovornosti prijevoznik u potpunosti ili djelomično može osloboditi ako dokaže da je šteta potpuno ili djelomično prouzročena nepažnjom ili drugom protupravnom radnjom ili propustom osobe koja traži naknadu ili od osobe od koje izvodi svoja prava. Ako je naknadu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika zatražila osoba koja nije putnik, prijevoznik će se jednako moći osloboditi od odgovornosti do mjere do koje dokaže da je šteta prouzročena ili joj je pridonijela nepažnja ili druga protupravna radnja ili propust toga putnika.¹³¹ Za štete koje prelaze 100.000 PPV-a, prijevoznik odgovara po načelu pretpostavljene krivnje - može se u potpunosti ili djelomično osloboditi odgovornosti ako dokaže da takva šteta nije nastala zbog nemarnosti ili drugog skrivljenog čina ili propusta prijevoznika, njegovih radnika ili opunomoćenika, ili da je takva šteta nastala isključivo zbog nemarnosti ili drugog skrivljenog čina ili propusta treće osobe.¹³² Za te je štete, dakle, oslobođenje moguće dokazivanjem nekrivnje prijevoznika odnosno krivnje treće osobe.

Odgovornost prijevoznika za štetu pretrpljenu u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika je, dakle, neograničena - do iznosa 100.000 PPV-a temelji se na objektivnoj odgovornosti, a za veće naknade na pretpostavljenoj krivnji prijevoznika. Ta zanimljiva kombinacija različitih temelja (vrsta) odgovornosti za isti štetni događaj jasno pokazuje kompromis u zaštiti interesa putnika i interesa prijevoznika, ali i jasnu tendenciju pomaka težišta iz odnosa odgovornosti s pretpostavki odgovornosti na samu posljedicu - naknadu štete. Naime, jasno je da je cilj bio da putnik bude brzo i pravično obeštećen bez dugotrajnih sporenja i osporavanja odgovornosti prijevoznika,¹³³ ali da se time pretjerano ne ugroze interesi prijevoznika koji nije kriv za štetu. Pri određivanju temelja odgovornosti pošlo se, očito, od krajnjeg iznosa naknade koji bi iz njega mogao proizlaziti, a ne obrnuto. Iznos koji je određen kao prag iznad kojeg će na obeštećenje utjecati i krivnja prijevoznika već je bio prihvaćen od većine prijevoznika. Naime, objektivna odgovornost prijevoznika do iznosa

¹³⁰ Čl. 21. st. 1.

¹³¹ Čl. 20.

¹³² Baretić, Marko, *Odgovornost zračnog prijevoznika za štetu koju pretrpi putnik u domaćem i međunarodnom prometu*, *Pravo u gospodarstvu*, god. 39., br. 5., 2000., str. 112-113; Grabovac, op. cit., str. 213.

¹³³ Varšavski je sustav, utemeljen na pretpostavljenoj krivnji, bio razlogom mnogobrojnih i dugotrajnih parnica vođenih pred sudovima mnogih zemalja. Filipović, op. cit., str. 200.

od 100.000 PPV-a propisana je i sporazumima¹³⁴ udruženja IATA,¹³⁵ prema kojima oštećenik u odnosu prema prijevozniku koji je stranka tih sporazuma ima apsolutno pravo na odštetu do 100.000 PPV-a dokazanih šteta, tj. svaki putnik može ostvariti naknadu do tog iznosa ako dokaže postojanje štete. U tom se slučaju prijevoznik ne može osloboditi odgovornosti čak ni u slučaju više sile. Uredba Vijeća Europske unije iz 1997. godine¹³⁶ sadržavala je slično rješenje.¹³⁷ Uredba je izmijenjena Uredbom Europskog parlamenta i Vijeća iz 2002. godine¹³⁸ kojom su implementirane odredbe Montrealske konvencije koju je Odlukom Vijeća¹³⁹ Europska zajednica potvrdila 2001. godine.¹⁴⁰

Svi zračni prijevoznici Unije¹⁴¹ odgovaraju prema opisanom dvostupanjskom sustavu. Na području Unije, budući da je ukinuta razlika između nacionalnog i međunarodnog zračnog prometa, primjereno je i da postoje iste granice i vrsta odgovornosti prijevoznika u zračnom prometu na tom području. Obvezno osiguranje od odgovornosti prema putnicima (u koje mora, između ostalog, biti uključen i rizik terorizma) treba biti dovoljno da sve osobe koje imaju pravo na naknadu prime puni iznos naknade.¹⁴² Prijevoznik mora bez odgađanja, a

¹³⁴ IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability (IIA) iz 1995. i IATA Measures of Implementation Agreement (MIA) iz 1996. Detaljnije vidi Debeljak-Rukavina, Odgovornost...prijevozu putnika, cit., str. 329.-330. *Croatia Airlines* je također potpisnica navedenih sporazuma.

¹³⁵ *International Air Transport Association*, Udruženje za međunarodni zračni prijevoz osnovano je 1945. u Havani, Kuba, a sjedište mu je u Montrealu. Članice su mu zrakoplovne tvrtke iz čitavog svijeta, a danas ih ima preko 270, koje u svjetskom zračnom prometu sudjeluju s 94%. Od 20. listopada 1992. i *Croatia Airlines* članica je udruženja IATA. O tom udruženju vidi <http://www.iata.org>.

¹³⁶ Council Regulation EC br. 2027/97 od 9. listopada 1997., OJ L 285 od 17.10.1997.

¹³⁷ Upravo se IIA i Uredba EU smatraju razlozima razmjernе brzine stupanja na snagu Montrealske konvencije, jer su u njima sadržana rješenja uključena u njezin tekst. Filipović, op. cit., str. 200.

¹³⁸ Regulation (EC) no. 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002., OJ L 140.

¹³⁹ Council Decision of 5 April 2001 on the conclusion by the European Community of the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (the Montreal Convention) (2001/539/EC), OJ L 194., 18.7.2001.

¹⁴⁰ 9. travnja 2004. položen je instrument potvrde, a na snagu za Europsku zajednicu stupila je 28.6.2004. Vidi: <http://www.icao.int/icao/en/leb/mtl99.htm>.

¹⁴¹ Zračni prijevoznik Unije (*community air carrier*) definira se kao zračni prijevoznik s valjanom licencom izdanom od države članice, u skladu s Uredbom (EEC) br. 2407/92.

¹⁴² Izmijenjeni čl. 3. Uredbe 2027/97. Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 21. travnja 2004. godine (Regulation (EC) No. 785/2004 of the European Parliament and of the

najkasnije u roku 15 dana od dana utvrđivanja identiteta fizičke osobe koja ima pravo na naknadu, isplatiti predujam za podmirenje neposrednih ekonomskih potreba tih osoba, proporcionalno pretrpljenoj šteti, ne manje od 16.000 PPV-a po putniku u slučaju smrti. Plaćanje predujma ne znači priznanje odgovornosti i može se uračunati u iznose kasnije naknade na temelju odgovornosti prijevoznika, ali se ne vraća, osim u slučaju da se prijevoznik oslobodi odgovornosti na temelju čl. 20. Montrealske konvencije ili kad osoba kojoj je isplaćen nije osoba ovlaštena na naknadu.¹⁴³

S obzirom na spomenute sporazume udruženja IATA, ni u državama koje nisu članice Unije, barem što se tiče odgovornosti do 100.000 PPV-a, odgovornost prijevoznika nije bitno drugačije uređena. Tako npr. u Švicarskoj, u vrijeme dok još nije ratificirala Montrealsku konvenciju,¹⁴⁴ njezini zračni prijevoznici dobrovoljno su nudili neograničenu odgovornost za tjelesne ozljede putnika kao dio svojih uvjeta prijevoza, u skladu s IIA iz 1995. godine. Ta je odgovornost za iznose do 100.000 PPV-a bila objektivna, dok se za iznose koji prelaze tu granicu prijevoznik mogao osloboditi odgovornosti ako dokaže da šteta nije nastala nemarom ili drugom nedopuštenom radnjom ili propustom zračnog prijevoznika ili njegovih zaposlenika ili predstavnika.¹⁴⁵

Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators, OJ L 138 od 30.4.2004.) propisala je minimalne zahtjeve osiguranja u odnosu prema putnicima, prtljazi, teretu i trećim osobama, kako u komercijalnim tako i u privatnim letovima. Upravo je posljedica terorističkog napada na SAD na zračni prijevoz potaknula razmatranje pitanja iznosa i uvjeta osiguranja kao pretpostavke za dobivanje licence prijevoznika od država članica Unije (Uvodne odredbe, (4)). Osigurani rizici moraju uključivati ratne operacije, terorizam, otmice, sabotaže, nezakonite zapljene zrakoplova i građanske nemire (čl. 4. st. 1.). S obzirom na odgovornost prema putnicima, minimalno pokriće osiguranjem mora iznositi najmanje 250.000 PPV-a prema putniku (čl. 6. st. 1.). Iznimka su nekomercijalni letovi zrakoplova manje mase za koje države članice mogu postaviti niži minimum osiguranja, ali ne niži od 100.000 PPV-a po putniku, za prtljagu 1.000 PPV-a po putniku (čl. 6. st. 2.), a za teret 17 PPV-a po kilogramu (čl. 6. st. 3.).

¹⁴³ Izmijenjeni čl. 5. Uredbe 2027/97 znači prihvaćanje mogućnosti propisivanja predujma iz čl. 28. Montrealske konvencije.

¹⁴⁴ Do 5. 9. 2005., kad je za nju Konvencija stupila na snagu.

¹⁴⁵ Lörtscher, Thomas, Parizzi, Claudio, Gutzwiller, Sabine, Liability for Acts of Terrorism Under Swiss Law, u: Terrorism, Tort Law and Insurance, A Comparative Survey, Springer-Verlag, Wien, 2004., str. 131.

2. Domaći zračni prijevoz

Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu propisuje da prijevoznik neće odgovarati za gubitak i oštećenje stvari te za štetu zbog zakašnjenja ako dokaže da su on ili osoba koja je po njegovu nalogu ili za njegov račun radila na izvršenju prijevoza poduzeli sve potrebne mjere da se šteta izbjegne ili ako dokaže da nije bilo moguće poduzeti te mjere.¹⁴⁶ Jednako je određena i mogućnost oslobođenja od odgovornosti za štetu nastalu zbog smrti, oštećenja zdravlja ili ozljede putnika te za štetu nastalu zbog odgode, neizvršenja, prekida putovanja ili zakašnjenja, uz dodatnu mogućnost oslobođenja dokazom da je šteta nastala iz razloga koji se nalaze isključivo na strani oštećenog putnika te smanjenja odgovornosti razmjerno doprinosu putnika nastanku štete.¹⁴⁷

U domaćem zračnom prijevozu robe i putnika prijevoznik, prema stajalištu većine autora, odgovara na načelu pretpostavljene krivnje.¹⁴⁸ Njegova je odgovornost ograničena - do 17 PPV-a po kg težine stvari¹⁴⁹ odnosno 100.000 PPV-a po putniku za smrt i tjelesnu ozljedu.¹⁵⁰ Za štetu nastalu zbog zakašnjenja u prijevozu odgovornost je ograničena do 4.150 PPV-a po putniku, a šteta zbog odgode, neizvršenja ili prekida putovanja, do iznosa dvostruke prevoznine.¹⁵¹ Na ograničenje odgovornosti prijevoznik se ne može pozivati ako se dokaže da je šteta prouzročena namjerno ili krajnjom nepažnjom.¹⁵² Za štetu nastalu zbog gubitka, uništenja ili oštećenja ručne prtljage prijevoznik odgovara po

¹⁴⁶ Čl. 61. st. 4. ZOSOZP.

¹⁴⁷ Čl. 15. st. 4. i 5. ZOSOZP.

¹⁴⁸ Tako i Debeljak-Rukavina, *Odgovornost...prijevozu putnika*, cit., str. 338; Grabovac, Ivo, *Ugovor o prijevozu u zračnom prometu*, *Pravo i porezi*, 7, br. 11., 1998., str. 1188; Hlača, op. cit., str. 149 i 157; Radionov/Novačić, op. cit., str. 20. Neki ističu da se formulacija o dokazivanju da su poduzete sve potrebne mjere da se šteta izbjegne ili dokazivanje da te mjere nije bilo moguće poduzeti može jednako argumentirano tumačiti i kao objektivna odgovornost prijevoznika. Vidi: Baretić, op. cit., str. 114, bilj. 14.

¹⁴⁹ Čl. 64. st. 1. Za zakašnjenje s predajom stvari iznos naknade ne može biti veći od dvostrukog iznosa prevoznine (čl. 64. st. 2.).

¹⁵⁰ U navedeni su iznos uključeni i svi sudski i odvjetnički troškovi nastali u svezi sa sudskim postupkom ili postupkom vođenim glede te štete (čl. 17. st. 1.). Ako se naknada štete dosuđuje u obliku rente, ukupni iznos ne može prelaziti 100.000 PPV-a.

¹⁵¹ Čl. 17. st. 2., 3. i 5. ZOSOZP.

¹⁵² Čl. 19. st. 1. i čl. 66. st. 1. ZOSOZP.

načelu dokazane krivnje,¹⁵³ dok je odgovornost za predanu prtljagu izjednačena s onom za prijevoz stvari.¹⁵⁴

U pogledu ograničenja visine odgovornosti prijevoznika za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika, ZOSOZP ima granicu postavljenu na jednak iznos kao i Montrealska konvencija, tj. 100.000 PPV-a, međutim odgovornost do tog iznosa nije objektivna, već subjektivna (pretpostavljena krivnja). Kao i prema Montrealskoj konvenciji, prijevoznik može odgovarati i neograničeno, ali je oštećenik i tu u znatno nepovoljnijem položaju - mora dokazati namjeru ili krajnju nepažnju prijevoznika, dok se prema Montrealskoj konvenciji neograničena odgovornost temelji na pretpostavljenoj krivnji prijevoznika.

Međutim, strah zakonodavca za našeg jedinog nacionalnog prijevoznika - *Croatia Airlines*, bio je posve neopravdan.¹⁵⁵ To jasno dokazuje činjenica što on u svojim Općim uvjetima prijevoza putnika i prtljage koji se odnose na međunarodni i domaći prijevoz potpuno slijedi rješenja iz sporazuma udruženja IATA o nepozivanju na ograničenje odgovornosti, o objektivnoj neograničenoj odgovornosti prijevoznika za zahtjeve do 100.000 PPV-a po putniku i isplati predujma u visini 15.000 PPV-a.¹⁵⁶

IV. ZAKLJUČAK

Prema rezultatima dosadašnjeg rada Posebne skupine ICAO-a, modernizacija Rimske konvencije iz 1952. godine kreće u smjeru odvajanja pravila o odgovornosti za štete prouzročene zrakoplovom trećim osobama na zemlji kad su one posljedica općih rizika od onih koje su posljedica zloupotrebe zrakoplova za izvršenje kaznenih djela. Očito je da se sagledavanjem širine problema tih drugih rizika, na koje je svojim strašnim scenarijem prisilio napad 11. rujna 2001., došlo do zaključka da jedinstvena konvencija ne bi mogla ispuniti cilj ujednačenja. Iako se o nekim ključnim pitanjima Posebna skupina još nije konačno očitovala, jasno je vidljiva tendencija da se omogućí trajno prikupljanje sredstava iz kojih bi se žrtvama na tlu osigurala naknada štete u slučajevima kad

¹⁵³ Čl. 24. st. 1. ZOSOZP.

¹⁵⁴ Čl. 31. ZOSOZP.

¹⁵⁵ Radionov/Novačić, op. cit., str. 23.

¹⁵⁶ Opći uvjeti prijevoza putnika i prtljage tvrtke *Croatia Airlines* dostupni su na: www.croatiaairlines.hr.

ona prelazi iznose ograničenja do kojih objektivno odgovara operator zrakoplova i želja da se funkcioniranje takvog sustava pomoći omogući i u nacionalnom zračnom prometu. Iz Nacrta konvencije, koja bi pokrivala opće rizike, za sada se općenito može zaključiti da modernizacija ide prema približavanju pravila o odgovornosti prema trećima na zemlji pravilima o ugovornoj odgovornosti prema Montrealskoj konvenciji iz 1999. godine. Hoće li te tendencije biti šire prihvaćene i uspjeti u onome što Rimskoj konvenciji nije uspjelo - sakupiti značajan broj ratifikacija jakih zrakoplovnih država, teško je predvidjeti. Zloupotreba zrakoplova za izvršenje terorističkog akta najdrastičniji je primjer njegova neovlaštenog korištenja. U nacionalnim zakonodavstvima pitanje odgovornosti operatora za na taj način prouzročene štete svodi se na pitanje je li on kriv za to neovlašteno korištenje. Budući da je pitanje sigurnosti zračnih luka i zračnog prijevoza postalo pitanje najvećeg državnog interesa i u nadležnosti je njezinih tijela, sve je manje rizika sigurnosti o kojima se briga može prepustiti samim operatorima, pa i mogućnosti da u konkretnom slučaju oni ostanu solidarno odgovorni sa samim teroristima. Ipak, budući da se u pitanju moguće (su)odgovornosti i pronalaženja sekundarnog izvora naknade za žrtve takvih djela u konkretnom slučaju stvari mogu dodatno zakomplicirati, nužno je pozornost sa same odgovornosti skrenuti na popravljjanje štete. Za štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda oštećenici bi trebali primjerenu naknadu dobiti brzo. Iako je bilo i kritika usmjerenih na način funkcioniranja i na visine naknada koje je žrtvama terorističkog napada 11. rujna 2001. dodjeljivao posebno za tu svrhu osnovani fond, smatramo da je to dobar primjer kako se barem dio šteta može popraviti bez obzira na samo pitanje moguće odgovornosti. U naše bi pravo, ako se i kada postigne suglasnost i donesu konvencije o odgovornosti za štete prema trećima, što prije trebalo uvesti njima propisana rješenja, a i ugovornu odgovornost prema ZOSOZP-u uskladiti s odredbama Montrealske konvencije iz 1999. godine.

Summary

Maja Bukovac Puvača *
Sandra Debeljak-Rukavina **

LIABILITY FOR DAMAGE CAUSED BY MISUSE OF AIRCRAFT

In this paper, the authors analyse non-contractual and contractual liabilities for damages caused by the misuse of aircraft. They also give an overview of the Rules of the Rome Convention and the Montreal Protocol laying down liability for the damages caused by a foreign aircraft to third persons on the ground, and the main indications of efforts to modernise these Rules. These solutions at the international level are compared with those contained in the national legislations, as well as in domestic and comparative law. Special emphasis is put on the way the United States of America has solved the issue of compensation for damages to the victims of the terrorist attack of 11 September 2001. The contractual liability for damages caused by the misuse of aircraft in international air traffic is regulated by the Montreal Convention of 1991, whose provisions are compared with those contained in the national law of Croatia. A conclusion is drawn that in the case of the misuse of aircraft, such as on 11 September, the focus is transferred from the problem of liability as such, i.e. from an effort to identify the persons, apart from the perpetrators themselves, who may also be responsible for the damage caused, to the problem of how to compensate the victims in a fast and just way, at least for the damages resulting in death or various bodily injuries.

Key words: liability for damage, air traffic, misuse of aircraft, Rome Convention of 1952, Montreal Protocol of 1978, Montreal Convention of 1999, The Act on Obligations and Real Law Relations in Air Traffic

* Maja Bukovac Puvača, Ph. D., Assistant, Faculty of Law, University of Rijeka, Hahlić 6, Rijeka

** Sandra Debeljak-Rukavina, Ph. D., Assistant, Faculty of Law, University of Rijeka, Hahlić 6, Rijeka